N° 331. — 8e Année
(Tous les Jeudis)

80 PHOTOGRAVURES

12 Janvier 1905
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina

SPORTS D'HIVER

LE TOBOGGAN A DAVOS

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES

DRAEGER

Adresse Télégr: AMCHARLEY PARIS
Téléphone 549-77 509-36

SALON DE RÉCEPTION

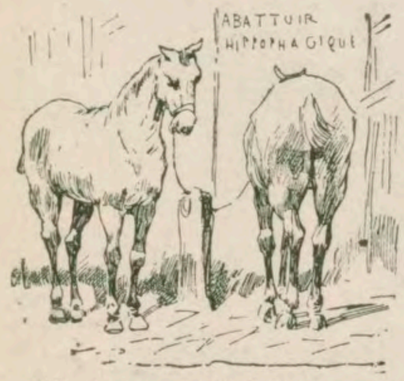
C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.



— Voilà où nous a conduit leur rage d'automobiles!...

— Oh! là!..... qu'est-ce que c'est que le sac de bonbons que tu as apporté à Toto?
— Le sucre lui ferait mal J'ai rempli le sac de vieille ferraille pour qu'il puisse faire des halteres avec!

— Faut être philosophe, mon vieux..... d'abord si tout le monde se servait des mêmes moyens de locomotion que nous on éviterait bien des accidents de chemin de fer!

— Qu'est-ce que c'est que ces cris?
— J'essaie si le cheval mécanique qu'on m'a donné est un bon sauteur!

FABRICATION ATHLÉTIQUE
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement AUX SPORTS
Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
Le flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10
3 FLACONS Franco Gare 5f

Trotting-Club
En face la gare St Lazare
ASSOCIATION DES ÉLEVEURS FRANÇAIS
14, place du Hâvre PARIS
BIBLIOTHÈQUE SPORTIVE — JOURNAUX SPORTIFS DU MONDE ENTIER — SALONS DE LECTURE, DE CONVERSATION — LAVATORY — BAR AMÉRICAIN
RESTAURANT DE 1er ORDRE
Déjeuners, 3 fr.; dîners, 4 fr., vins, café et liqueurs compr.
Pour faire partie de l'association, il faut appartenir au monde hippique, adresser une demande d'adhésion au président du Comité, qui soumet la candidature à une enquête.
L'entrée des locaux du Trotting-Club est autorisée dès la réception.

HYGIÈNE de la TOILETTE
Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COALTAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.
Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES
Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Madam
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours de dragées de THYROÏDINE BOUTY. *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 3f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

LIVRES très curieux et Catalogue 4 francs
PHOTOS très artistiques le lots à 5, 10 15 et
LEMÉS, éditeur, Boîte 238. BRUXELLES

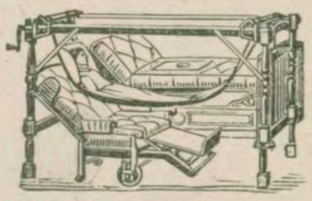
ÉCLAIREURS 16, Rue Duret PARIS BLERIOT

LE PRÉSERVATEUR DE CONDOM et le Vepitorpt (Dépôt)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames. 6 échantillons extra et catal. illust. env. cont. 1f25 timb. ou mand. Fabrication française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

PLUS D'ENGELURES
TRAITEMENT PRÉVENTIF
Soulagement immédiat - Guérison en 3 jours
BAUME SAINT-VINCENT
Pharmacie PATRIARCHE, NEVERS - Franco, 1 fr. 60

Moteurs Gagnant du Criterium au 1/3 litre avec 1re, 2e et 4e places.
15, r. Greffulhe, Levallois-Perret
BUCHET
à soupapes commandées.
pour Motocyclettes et Voitures

Avant d'acheter des SALONS, SALLES A MANGER, CHAMBRES A COUCHER, MEUBLES DE FANTAISIE anciens et modernes, BRONZES D'ART, MARBRES, ÉTOFFES D'AMEUBLEMENT, LUSTRES, SUSPENSIONS, TOILES FINES, VINS FINS ET EN BARRIQUE, LIQUEURS, QUANTITÉ D'OBJETS POUR CADEAUX, BIJOUX, PIANOS, COFFRES-FORTS, GLACES ET QUANTITÉ D'AUTRES MARCHANDISES, veuillez visiter les SALLES DE VENTE DES SAISIES-WARRANTS : 4, RUE DE LA DOUANE, 4, où tout est vendu AU TIERS ET AU QUART DE LA VALEUR RÉELLE. (Se méfier des imitateurs et racoleurs ; bien vérifier le n° 4.)
36e ANNÉE. — Téléph. 441-63.



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue.

MOTO NAPHTA

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
QUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, faub. St-Honoré, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

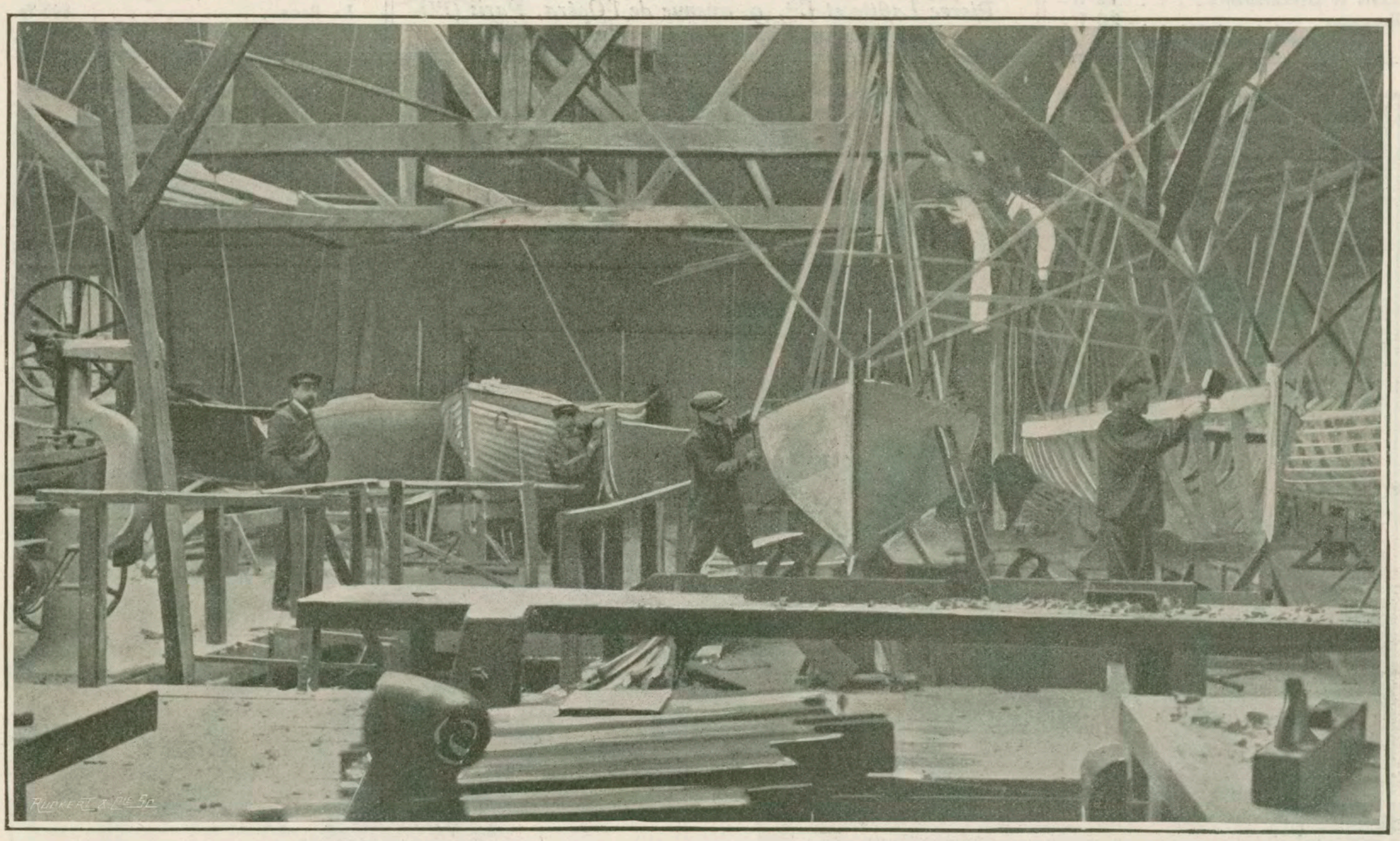
12 Janvier 1905. — N° 331
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

LE NAWAB DE JUNAGAD AUX « RELIABILITY TRIALS » DE DELHI-BOMBAY

Les Princes indiens sont presque tous chauffeurs et fervents chauffeurs; ils encouragent l'automobile et le pratiquent avec leur faste habituel; les Coupes qu'ils ont offertes pour l'épreuve Delhi-Bombay en témoignent. Notre photographie représente le Nawab de Junagad dans le curieux et pratique équipage où il suivait la course, en vrai touriste. (Voir page 36.)

AVANT LE MEETING DE MONACO



Un coin de l'atelier de construction des chantiers Pitre.

Les engagements viennent d'être clos pour le grand meeting des canots à Monaco, qui est, on le sait, le véritable championnat du canot automobile. Il nous a paru intéressant de présenter, par avance, au public les principaux acteurs de la grande pièce qui va se jouer là-bas et de faire faire un tour aux lecteurs de la Vie au Grand Air *dans les divers ateliers où l'on construit les coques des concurrents futurs.*

C'est surtout à Paris que s'est concentrée la construction du canot automobile, et l'on peut dire qu'aujourd'hui les petits constructeurs de jadis qu'avait plongés dans le marasme l'abandon progressif du yacht et de l'aviron, sont à la tête de splendides affaires, en construisant des coques de canots automobiles.

On a calculé qu'il y avait près d'un million de francs de coques en construction spécialement pour ce meeting.

La France a bénéficié ici de l'avance prise par elle dans l'industrie du moteur, et Paris a lui-même bénéficié de ce qu'il était déjà le centre véritable de la construction automobile.

C'est là que se sont faits les premiers essais, et les plus nombreux, c'est là que l'on a marché le plus vite, et chose curieuse à constater, c'est à Paris que se fabriquent aujourd'hui la plupart des bateaux qui doivent courir en mer.

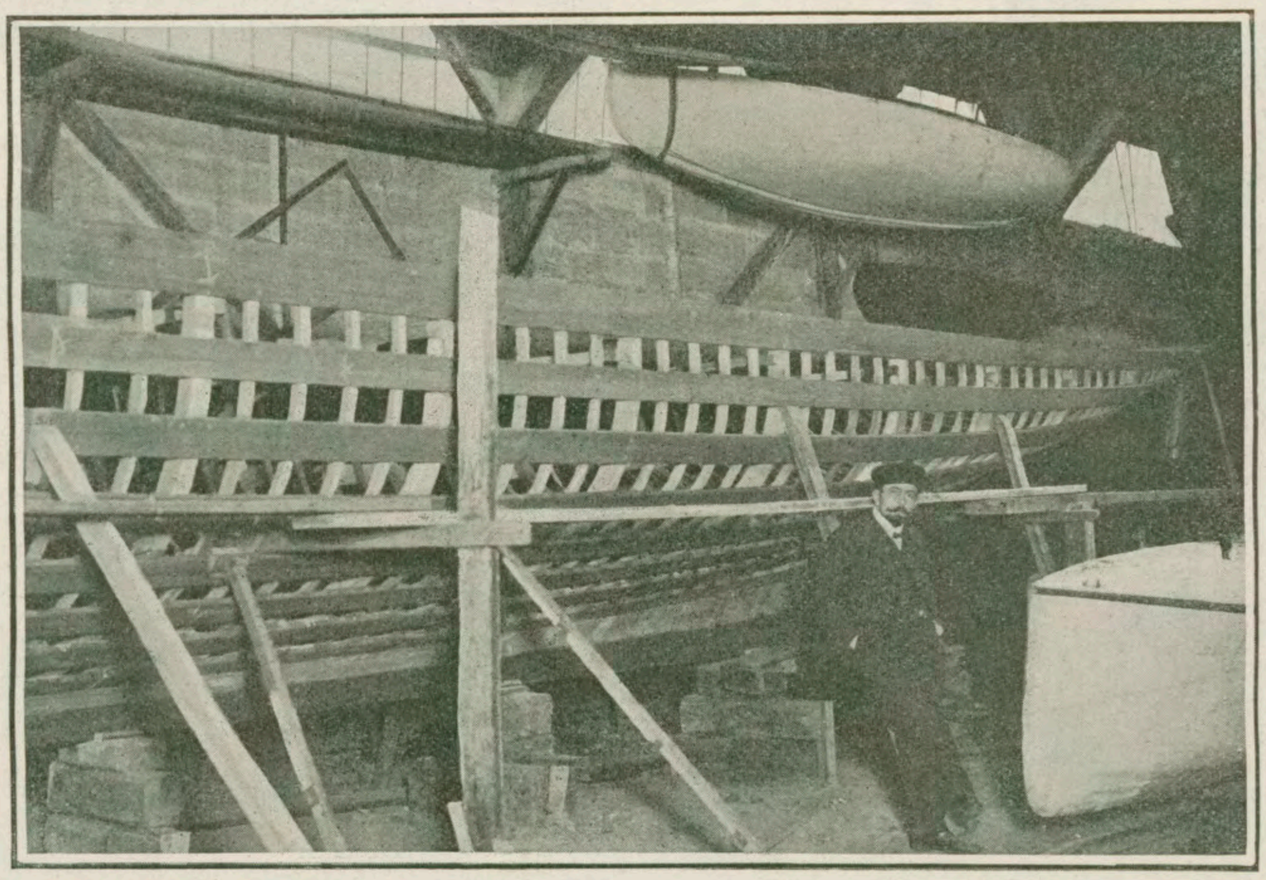
Il n'y a même que deux grands centres de décentralisation, Le Havre d'une part, et d'autre part, Cannes et Antibes qui bénéficient un peu de leur proximité de Monaco.

Marseille, Arcachon et Bordeaux ont également quelques coques en construction, mais c'est déjà plus rare.

Quant à l'étranger, il semble s'être laissé distancer nettement jusqu'ici.

L'Allemagne, qui se pique aujourd'hui de construire les steamers les plus rapides du monde, a la Compagnie Vulcan qui ne construit pas de coques pour nos petits canots ; tous les moteurs allemands sont montés sur des coques françaises.

L'Angleterre, la nation reine de la construction



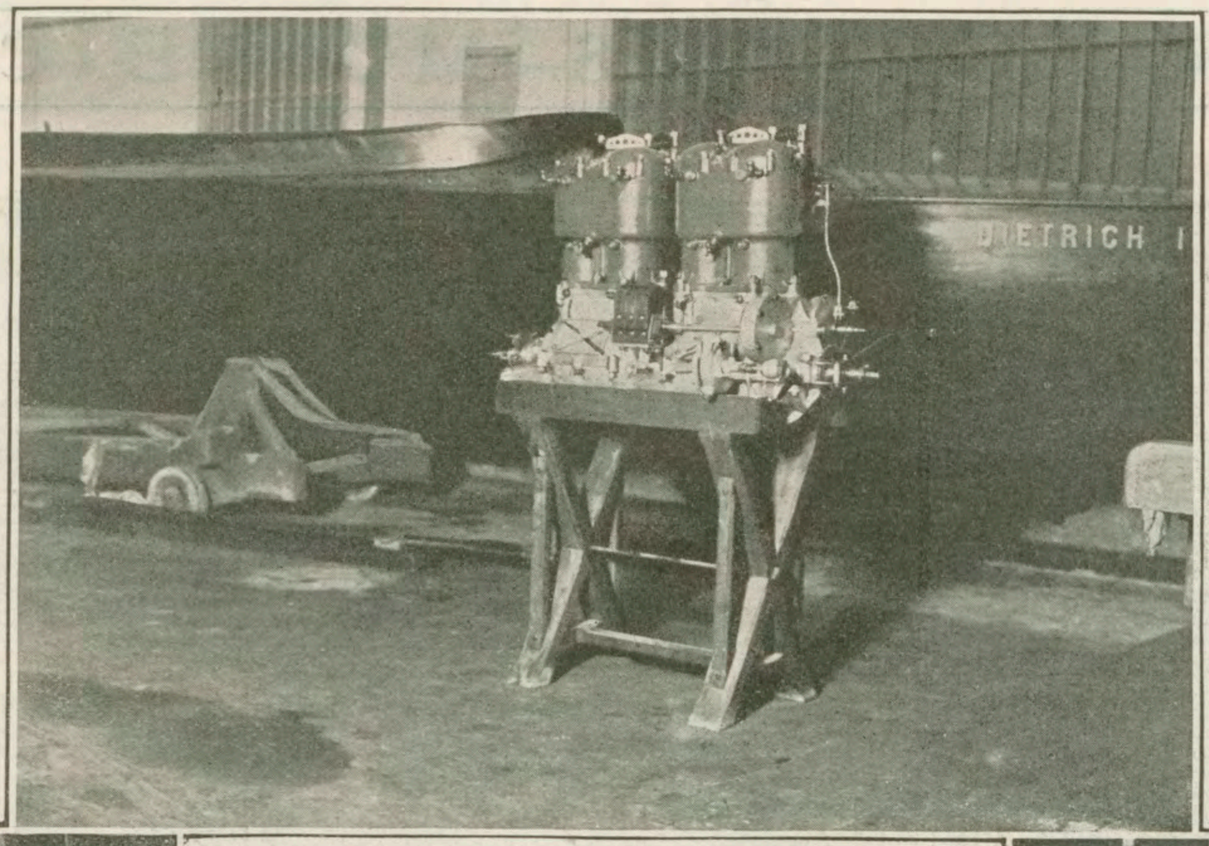
La carcasse du *Mercédès-Mercédès*.

Le Mercédès-Mercédès, *qui mesure* 18 *m.* 30 *de long et qui sera mû par un moteur de* 180 *chevaux, est le seul bateau ponté engagé dans le meeting de Monaco.*

navale, se devait naturellement à elle-même une construction nationale. Mais jusqu'ici, il faut bien le dire impartialement, ces essais ont été assez peu heureux, et si les Napier, les plus rapides petits canots anglais, sont assez bien abrités contre la mer, leur ligne d'eau ne rappelle en rien celle des merveilleux glisseurs que nous avons vucette année construire à Paris.

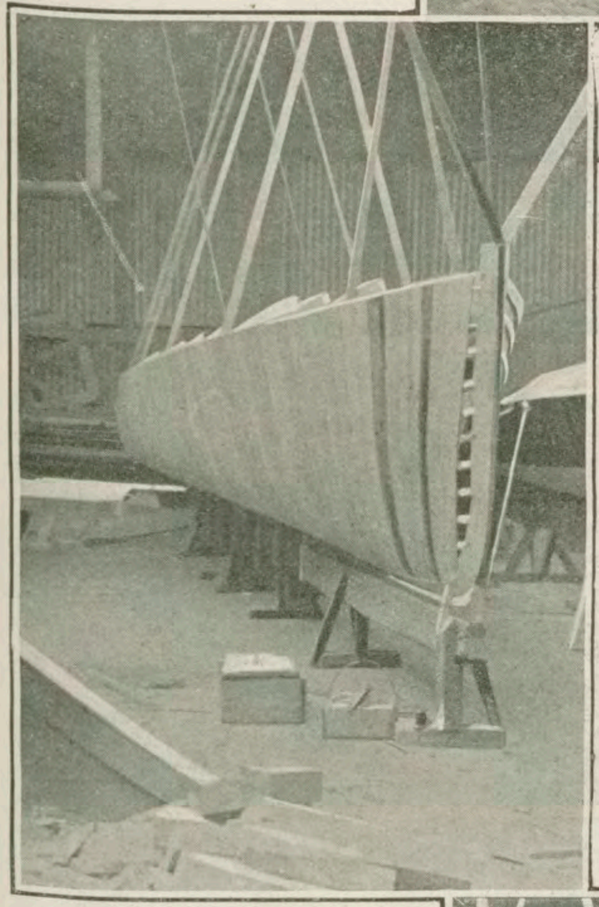
Yarrow, la célèbre maison, elle-même ne nous a pas encore donné ce qu'on était en droit d'attendre d'elle. L'Amérique ne nous a guère envoyé que les cruisers, canots confortables, mais lents et qui ne peuvent certainement entrer en ligne avec les nôtres comme vitesse. Il doit y avoir bien mieux aux Etats-Unis à en juger par les temps faits en course là-bas, temps qui se rapprochent sensiblement des nôtres. L'Italie s'est spécialisée à Livourne dans la construction de coques assez semblables à celles des Américains.

Enfin, la Belgique fait cette année avec la Société Cockerill un essai dont il est impossible de préjuger encore.



Le *De Dietrich II* en construction aux chantiers de la Margueritte.

Le De Dietrich II *mesurera* 12 *mètres de long et sera mû par le moteur de* 80 *chevaux, placé à côté de lui.*

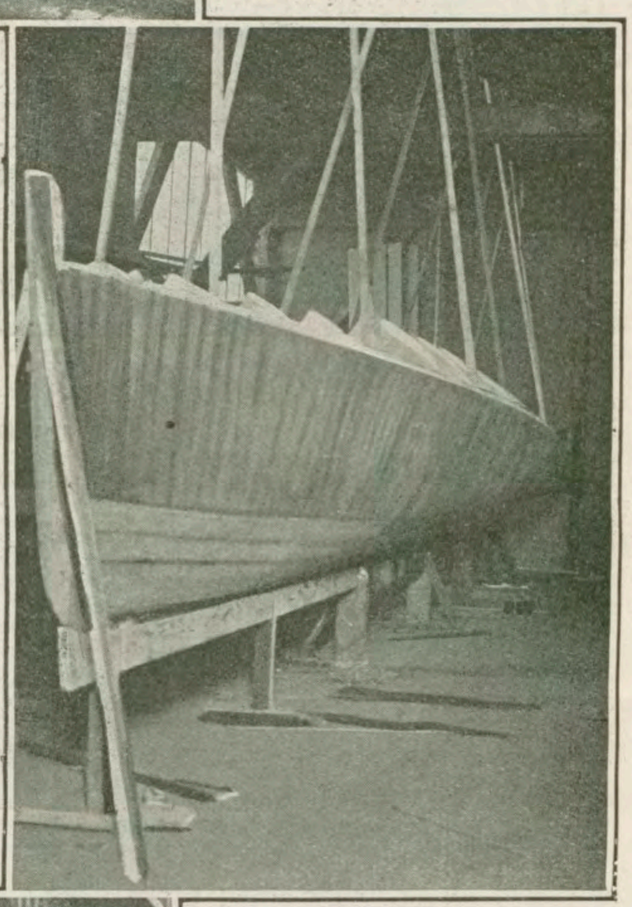


Le *Delahaye*.

Ce canot de 9 *mètres est muni d'un moteur Delahaye de* 50 *chevaux, du même type que celui du* Vas-Y.

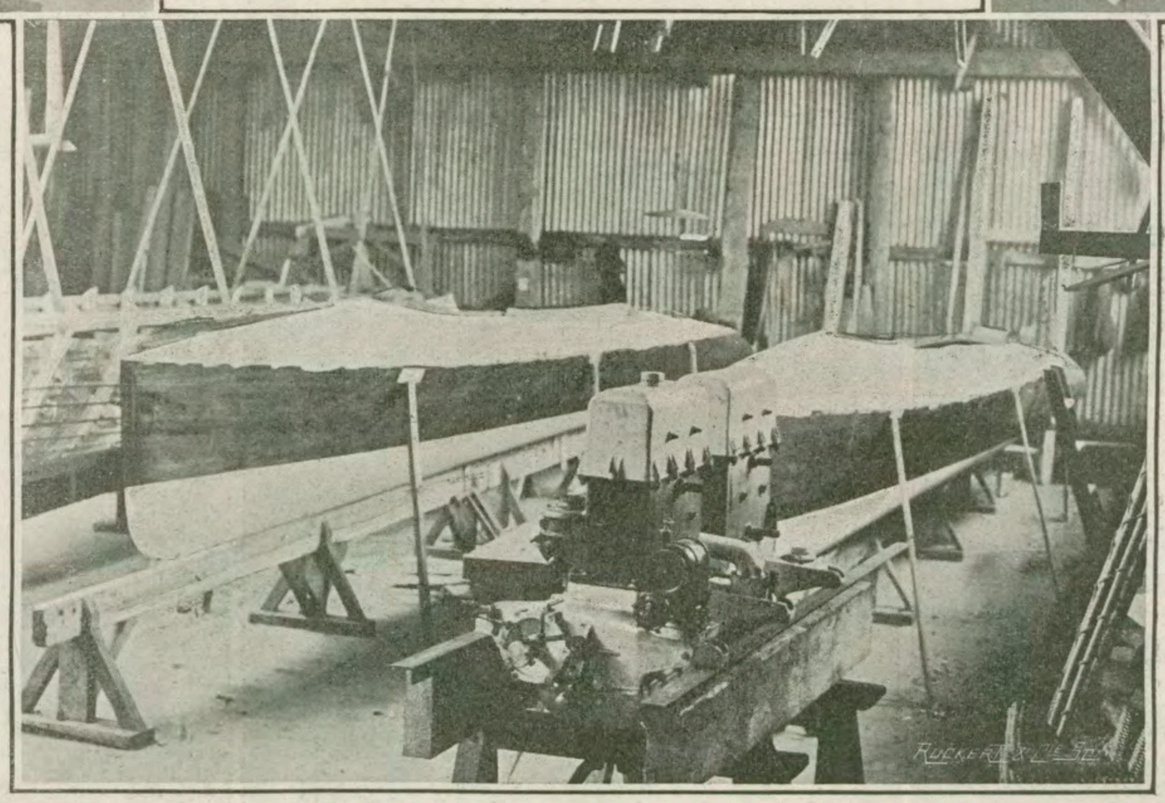
Mais, c'est à la France, et dans la France à Paris que reste la part du lion, et il y a gros à parier par avance que la victoire définitive ne pourra échapper à l'une de ces coques construites sur les bords de la Seine, dessinées avec un soin minutieux et qui franchissent en souplesse la vague qui ne peut les arrêter.

Il y a dans Paris même trois grands centres de construction. Le premier, à l'intérieur de Paris, a comme principal représentant MM. Tellier et Gérard qui ont, l'année dernière, construit *La Râpée* et le *Hotchkiss*. Ils ont, cette année, accaparé la presque totalité des moteurs Panhard et Delahaye.



Le *Mercédès VI*.

Le Mercédès VI *est un* 12 *mètres en double bordé qui recevra deux* 4*-cylindres Mercédès de* 90 *chevaux accouplés.*



Le *Gobron*.

Le Gobron *mesurera* 8 *mètres et sera pourvu du moteur de* 100 *chevaux, type des Eliminatoires de la Coupe Bennett, qu'on voit au premier plan.*

Le second groupe qui comprend le plus grand nombre de constructeurs est celui de la basse Seine ; il englobe Argenteuil, Sartrouville, Maisons-Laffitte. Le plus important de ces centres est celui des chantiers Pitre et Cie, à Maisons-Laffitte, qui ont réuni le plus grand nombre de commandes pour Monaco et mettent en ligne 9 racers et 14 cruisers, au total 23 bâtiments, une véritable petite flottille.

Ils ont comme principaux moteurs les Mercédès, les Hotchkiss, les Renault frères. Ce sont eux qui ont construit, l'année dernière, le fameux *Mercédès IV* et le cruiser *Vas-Y*.

Le troisième centre, enfin, se trouve sur les bords de la Marne et comprend Joinville, Nogent et Le Perreux, et les principaux constructeurs sont les chantiers de la Margueritte, dont l'ingénieur est M. Lein, et les chantiers Seyler.

Les premiers ont sorti le *Marsouin* et le second le fameux *Trèfle-à-Quatre* l'année dernière.

La Société La Margueritte, qui vient au second rang des commandes dans Monaco, possède une artillerie formidable de moteurs, avec les Richard-Brasier et les de Dietrich. M. Seyler possède également un Richard-Brasier et un gros moteur Delahaye. Telle est, rapidement esquissée, la physionomie générale de tout ce petit monde pour lequel la renaissance du canot amenée par le moteur léger de l'automobile a été une véritable révolution économique. Tous les anciens fervents de l'aviron reconnaîtront d'ailleurs dans ces noms et dans ces lieux les noms et les lieux célèbres dans le monde du bout de bois.

L'aviron laissait mourir de faim ouvriers et patrons, le moteur les enrichit.

GEORGES PRADE.

AU RAID PARIS-MONTE-CARLO

DÉPART

ARRIVÉE

PARIS-MONTE-CARLO. — UN RAID AUTOMOBILE FANTASTIQUE (Cl. Mélies.)

L'automobile fantomatique, que nos lecteurs verront avec stupéfaction sur ces photographies, franchissant plaines et monts, rocs et routes, gens et choses, n'est, hélas! pas encore construite. Les scènes de sport fantastique que nous reproduisons ici sont extraites de la Revue des Folies-Bergère *dont l'un des clous principaux est constitué par une projection cinématographique reproduisant, grâce à d'habiles truquages photographiques, les formidables péripéties d'un raid de Paris à Monte-Carlo.*

LES COUPES DE LA *VIE AU GRAND AIR*

La Déesse de l'Electricité, par Levasseur, challenge du « Tour de France ».

Diane Chasseresse, par Henri Levasseur, challenge interclubs du kilomètre avec entraîneurs.

Jeune Provence, par Félix Charpentier, challenge des femmes aéronautes.

Vampire, par Léonard, 2e coupe du challenge des femmes aéronautes.

Les Coupes de la Vie au Grand Air, *dont la plupart en sont à leur troisième année d'existence, sont une preuve palpable de l'intérêt que notre journal porte à tous les sports. Notre directeur, Pierre Lafitte, en les créant, a voulu montrer que, sans favoriser un sport plus qu'un autre, les faveurs de la* Vie au Grand Air *vont à tous. N'est-elle pas la seule Revue illustrée de tous les sports ?*

Un mot d'abord des Coupes disparues. Elles sont restées un instant à notre horizon. Un jour, un vaillant s'en est emparé. Pendant douze mois il les a défendues contre toute attaque, et l'année révolue, vainqueur une fois encore, il les a emportées, glorieux butin de sa victoire.

Tel est le cas de la Coupe de Tennis, dont l'organisation avait été confiée à la Société de Sports de l'Ile de Puteaux. Deux fois de suite, sur les courts délicieusement ombragés de la plus aristocratique de nos sociétés sportives, R.-F. Doherty triompha, et il regagna l'Angleterre, emportant avec lui la délicieuse *Charmeuse de serpents*, de Wind.

Tel est également le cas de la Coupe des Femmes aéronautes. Cette coupe était remise à l'aéronaute du sexe aimable qui avait franchi la plus grande distance mesurée, du point de départ au point d'atterrissement, sur un arc de grand cercle, au niveau des mers. Voilà, certes, une définition bien ardue pour une coupe féminine.

Après plusieurs tentatives de gracieuses championnes de l'air, Mlle Magdeleine Savalle, le 1er juillet 1902, à bord de l'*Eden*, couvrait 608 kilomètres de St-Cloud à Neuf-Brisach. Le 1er juillet 1903, personne n'avait battu son record, et la *Jeune Provence*, de Félix Charpentier, devenait sa propriété définitive.

Une seconde Coupe des Femmes aéronautes était immédiatement fondée. Le délai était porté à dix-huit mois, mais, presque aussitôt, une audacieuse aéronaute anglaise, miss Moulton, partait de Saint-Cloud, allait descendre tout là-bas, dans les plaines de Silésie. Et depuis, personne n'a réussi à battre son record. C'est à peine si on l'a tenté. C'est si loin. Il est probable qu'au mois d'avril prochain, miss Moulton deviendra définitive propriétaire du *Vampire*, la sombre et un peu terrifiante statuette de Léonard.

Il s'en est fallu de peu que la *Déesse de l'Electricité*, le groupe majestueux offert au Tour de France, la course cycliste qu'organise annuellement notre confrère l'*Auto*, devînt également la proie définitive d'un dévoreur... de kilomètres. Garin, en effet, avait accompli ce tour de force de gagner deux fois cette gigantesque épreuve.

— A moi la Coupe ! disait-il déjà, mais la pénible disqualification s'est abattue sur lui, et il a dû — *invitus invitam* — transmettre à Cornet, avec son titre, l'emblème de sa victoire.

Il est peu probable qu'il les revendique cette année l'un et l'autre.

Une autre Coupe qui eut une existence également peu mouvementée, c'est celle attribuée au Challenge international de cross-country. Cette épreuve, organisée avec le concours de l'*Auto*, fut disputée pour la première fois le 31 mars 1903. Elle fut gagnée par le South London Harriers par 32 points contre 49 aux Français, 97 à l'équipe belge et 122 à l'équipe suisse. Le vainqueur était l'imbattable champion anglais Schrubb.

Hippomène franchit la Manche. Il ne l'a pas repassée depuis. Peut-être, dans quinze jours, nos représentants arriveront-ils à lui faire à nouveau traverser le détroit. La chose reste douteuse.

Singulièrement plus disputé fut le *Chasseur du premier âge*. La statuette de Bourval était attribuée à un Cross d'un autre genre, national celui-là, et national au plus haut degré, puisqu'il est réservé aux représentants des divers régiments de notre armée. C'est le challenge du Championnat militaire de Cross-Country.

Gagné en 1903 par le 146e de ligne, à Toul, il devint, après une série d'épreuves éliminatoires, la propriété temporaire du 155e régiment d'infanterie, de Commercy, qui remporta brillamment la finale, disputée dans le parc de Saint Cloud le 24 avril dernier. Quittera-t-il la salle d'honneur du 155e ? Le si vaillant et si sportif directeur de l'équipe, le lieutenant Brûlé, le souhaite, sans trop oser l'espérer ; le départ de la classe a apporté de telles modifications dans la composition des équipes que tous les espoirs deviennent possibles.

Hippomène, par Injalbert, challenge international de cross-country.
Se disputera, pour la deuxième fois, le 22 janvier.

La Victoire, par Félix Charpentier, challenge d'escrime.

Charmeuse de Serpents, par Wind, challenge international de tennis.

Chasseur du 1er âge, par Bourval, challenge militaire de Cross-Country.

Pour être les prix d'épreuves de moins d'envergure, les autres Coupes de la *Vie au Grand Air* n'en présentent pas moins d'intérêt. Telles sont la Coupe d'Escrime, dont le challenge, la *Victoire*, de Charpentier, est exposé salle Ayat, pour laquelle le maître escrimeur Ramon Fonst la gagna; la Coupe d'Aviron, dont le prix, le *Rétiaire* de Tony Noël, a déjà fait le voyage de Hollande avec « De Hoop », d'Amsterdam, et est revenu à Asnières, au garage de la Basse-Seine.

Il nous faut citer aussi la Coupe de Cyclisme, la *Diane Chasseresse* de Levasseur, que détient le Vélo-Club International et qui se disputera à nouveau cette année sur un kilomètre avec entraîneurs, au vélodrome Buffalo ; celle de yachting, qu'emporta le *Chante-Clair* à M. Bourdon ; celle de tennis d'Etretat, attribuée au championnat simple dames et qui revint à Mme Galloway.

Le Rétiaire, par Tony Noël, challenge a quatre rameurs, construction libre.

(Modèles de la Maison Goldscheider.)

J'ai gardé pour la fin deux coupes de marche qui ont des attributions plus restreintes. L'une est destinée aux scolaires, l'autre aux employés de chemins de fer. La première a été gagnée en 1903 par l'Ecole des travaux publics, la seconde, par la Compagnie du chemin de fer du Nord. Toutes deux ont été organisées par notre confrère le *Vélo*. Non disputées en 1904, elles le seront à nouveau sous peu.

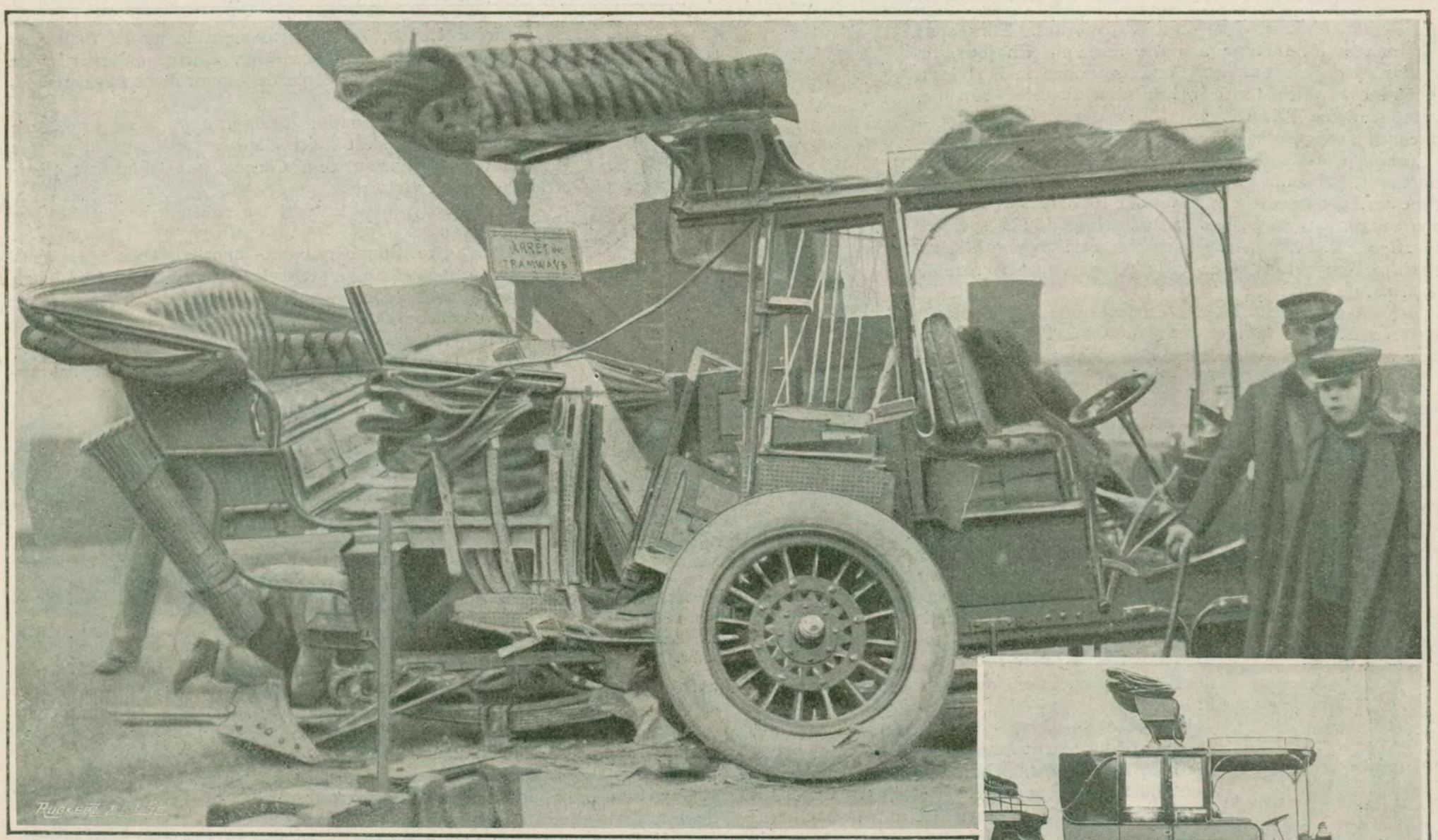
Telle est, en quelques mots, l'histoire des Coupes de la *Vie au Grand Air*. Elles sont un témoignage de l'intérêt que nous portons aux sportsmen dans cette revue, le seul organe illustré de tous les sports. Nous ne demandons aux athlètes qu'une chose : c'est de montrer autant d'acharnement à se les disputer que nous avons de plaisir à les leur offrir.

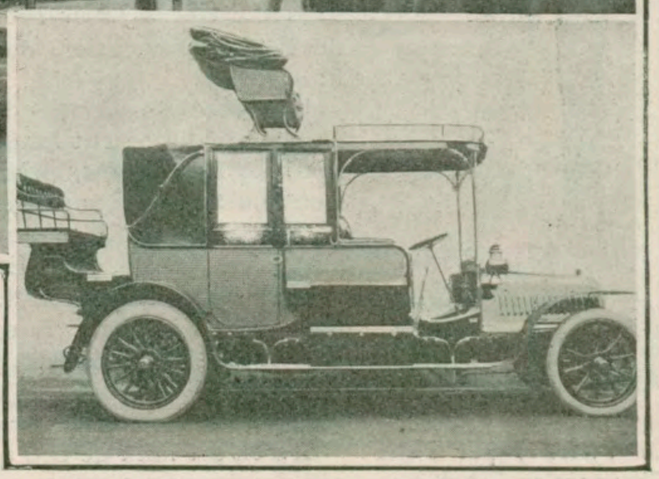
Nous comptons bien que leur succès sera plus grand encore en 1905.

MARCEL VIOLLETTE.

La Coupe de Tennis de la *Vie au Grand Air*, offerte pour le Tournoi de Dames d'Etretat.

L'ACCIDENT DU PRINCE ORLOFF





La berline du prince Orloff après l'accident.

On se souvient de cette superbe berline de voyage, merveilleusement aménagée pour le grand tourisme, qui fut exposée au Salon de l'Automobile de 1903. La semaine dernière, S. E. le prince Orloff, revenant des environs de Paris, se trouvait à une cinquantaine de mètres de la barrière de Charenton, lorsque sa voiture fut tamponnée par un tramway et mise dans l'état que montre notre photographie. Le chauffeur, passant à travers la glace avant, n'eut que quelques coupures peu graves heureusement. Nous donnons en même temps une petite photographie qui montre ce qu'était la voiture avant l'accident.

L'ENTRAINEMENT PENDANT L'HIVER

Les pensionnaires d'Arthur Watkins profitent de la belle promenade au pas dans la cour, les routes étant trop mauvaises pour le travail en cette saison.

Lorsque nos hippodromes parisiens ont fermé leurs... pistes, lorsque nos entraîneurs et jockeys peuvent avoir enfin quelques jours de repos bien gagné — ne sont-ils pas sur la brèche pendant près de dix mois de l'année ? — certains propriétaires, parmi ceux surtout qui ont monté une écurie avec quelques « prix à réclamer », demandent avec insistance des réunions d'hiver. Cette passion pour le... sport est vraiment exagérée; le nombre des réunions qui a plus que doublé depuis vingt ans est largement suffisant.

Il ne faudrait pas croire que le « monde des courses » chôme pendant l'hiver, même lorsque la neige recouvre les pistes d'entraînement, ou que la gelée a durci les allées des forêts de Chantilly et de Saint-Germain. Il y a d'abord les meetings du Midi : Pau, Marseille et Nice. Nice surtout qui a le don d'attirer nombre de concurrents; et puis, même dans les centres d'entraînement, il y a toujours à faire.

La plupart des entraîneurs — presque tous — ont soit des manèges couverts, soit des cours aménagées où ils donnent à leurs pensionnaires un travail régulier et journalier. Le pur sang — animal nerveux à l'excès — ne peut jamais être abandonné à lui-même; que ce soit pendant la période des courses, que ce soit pendant le repos des hippodromes, il a besoin de soins et de travail. C'est, alors que les gelées ont trop durci la terre, une promenade au pas et du trotting sur des « ronds en paille », qui remplacent le « galop » d'entraînement.

L'exercice est nécessaire à l'entretien des muscles et au maintien en bonne condition. Si l'entraîneur a des chevaux engagés dans le Midi, c'est le head lad qui assure le travail. En général, pour les concurrents de Marseille ou de Nice, les entraîneurs préfèrent les envoyer dans le Midi une dizaine de jours avant les réunions, de façon qu'ils puissent — quand cela est possible, car il gèle aussi bien à Marseille qu'à Chantilly — prendre quelques galops préparatoires; ils ne laissent dans les centres d'entraînement que les vieux chevaux que nous verrons à la réouverture de février et les « deux ans ». On s'est plaint déjà l'an dernier que beaucoup de deux ans arrivaient en piste sans préparation suffisante, et la remarque était facile à faire; ceux-là appartenaient à des écuries qui avaient couru dans le Midi. Un entraîneur — si bon et si sérieux soit-il — ne peut pas s'occuper en même temps de préparer des chevaux pour des réunions d'hiver et mettre au point les yearlings qui débuteront au printemps. On dira : quand les pistes d'entraînement sont gelées, le travail est nul; erreur grave : savoir faire travailler au pas, ou donner du trotting à un cheval est aussi délicat que de lui faire fournir un galop. C'est par le pas et par le trot que l'on « fait » les muscles.

Quant aux jockeys, s'ils ont un peu de repos, s'ils n'ont pas à endosser la casaque et les bottes, ils doivent eux aussi se maintenir en forme, s'ils ne veulent pas arriver au moment des réouvertures engraissés et alourdis. Beaucoup sont des fervents des chasses à courre : Georges Stern suit tous les laisser-courre de l'équipage de Chantilly; d'autres pratiquent le football, le cricket, la bicyclette; d'autres enfin vont piloter les vainqueurs et les vaincus des meetings du Midi, pour se dérouiller les jambes et s'entretenir la main.

PAUL MÉGNIN.

Sur la route des Lions.
L'entraîneur W. Barker demande au jockey Georges Stern s'il veut monter ses chevaux dans les premiers galops possibles.

Retour de promenade.
L'entraîneur A. Watkins et le jockey Georges Stern, revenant d'une promenade en forêt de Chantilly, les routes étant impraticables pour le travail.

UNE VICTOIRE DU RACING

Départ du Racing en dribbling, dans les lignes du Bristol Wanderers.

Dimanche, au Parc des Princes, le R. C. F. a battu le Bristol Wanderers au rugby par 5 points à 3. On a beaucoup admiré dans cette partie, où l'équipe anglaise fatiguée se défendit admirablement, le jeu très brillant de Shewring, le capitaine du Bristol Wanderers. Notre collaborateur esquisse ici un portrait idéal du capitaine d'équipe de rugby anglaise.

Le parfait capitaine anglais.

On n'a jamais su s'il jouait avant, arrière, trois-quarts ou demi. Généralement, il affectionne le jeu de trois-quarts, c'est-à-dire qu'il prend place dans la ligne. Pratiquement, il occupe la place de six équipiers répartis sur les diverses lignes de l'équipe. On ne voit que lui ; au sortir des mêlées, dans les charges, dans les dribblings, à la sortie de la mêlée. Il se sert de ses pieds, de ses mains, de ses bras, sans aucun arrêt ni repos. En revanche, il parle peu, en phrases courtes ; on ne l'entend presque jamais. Mais d'un mot, il ébranle dans un sens ou dans l'autre toute son équipe.

Physiquement, c'est un homme moyen, aux épaules carrées, aux jambes rapides, aux bras agiles, et c'est ce qui lui assure cette supériorité avérée de pouvoir remplir, dans tous les emplois, le rôle de chef de file. Il rattrape les passes qui vont être ratées, dégage les cafouillages, sauve le déshonneur de l'essai prochain. Chaque fois qu'un beau coup va être fait, qu'un mauvais coup va être évité, il est là, pas toujours à sa place de ligne, toujours dans son rôle de capitaine. C'est un diablotin qui semble surgir de terre à chaque moment où on a le plus besoin de lui, comme par miracle.

Ce qui demeure le plus extraordinaire, c'est qu'au milieu d'un tel déploiement d'activité physique, il conserve encore sa tête ; oh ! quelle tête ! terrible pour l'ennemi. Parfois elle est de bois, sa pauvre tête, elle a mal supporté la traversée de nuit, ou les libations de la soirée de la veille, la première peut-être qu'il passait à Paris, mais lorsqu'elle n'est pas obscurcie de brouillards fumeux, cette tête est admirable. Le sang-froid, la précision, la décision, en sont les qualités primordiales.

Le capitaine anglais ne s'étonne de rien, ne s'émeut de rien, ni des cris de la foule, ni des « ratés » de ses équipiers, ni de leurs passes admirables, ni des mauvaises sorties de mêlée. Sur un corps réglé comme une mécanique pour la pratique du rugby, la tête reste libre, dégagée de tout autre souci que celui de penser pour quinze hommes dressés à marcher aux ordres.

Et les ordres se succèdent, brefs et concis, faisant évoluer une équipe comme une armée en ligne. Les Américains qui voient toujours grand en ont imaginé un jour une bien remarquable. A la suite d'un match sensationnel entre les équipes des cadets de la guerre et des cadets de la marine, un de nos confrères a pris sa bonne plume et, clair comme le jour, a démontré le lendemain aux masses étonnées que le capitaine de l'équipe gagnante avait employé en somme la même tactique que Napoléon dans je ne sais plus quelle bataille.

Les Anglais ne voient pas grand, les capitaines de rugby non plus, mais ils voient pratique.

Ils sont les hommes du moment, toujours froids, toujours calmes dans l'agitation la plus apparente, toujours flegmatiques. En danger, le capitaine reste sans émotion, il prend lui-même le ballon, il s'appuie sur ses trois ou quatre meilleurs hommes, et ruse éperdument, systématiquement, sans brio, sans joie, mais avec une adresse admirable. Il ne donne pas l'impression de la maestria, mais de la science, sans gaieté, et si une maneuvre de son équipe, vous soulève en halètement d'admiration, c'est plutôt par l'effet du mécanisme parfait, suivant lequel elle se déplace, que par les coups séparés que joue tel ou tel équipier.

Et ce mécanisme idéal, c'est le capitaine qui en assure le développement régulier. Il a conquis ses galons, à la fois, à l'ancienneté et au choix ; il est le meilleur homme de l'équipe et les autres lui obéissent comme au représentant le plus digne et le plus autorisé des intérêts de la collectivité. Des qualités qu'on rencontre rarement chez nous.

A. F.

Shewring, capitaine de l'équipe du Bristol Wanderers

dont le jeu, très admiré, a sauvé son équipe d'une plus grande défaite dans le match du R.C.F. contre le Bristol Wanderers.

LE MATCH BRISTOL-RACING

Le Racing, après une série de passes, manque un essai de justesse.

Sur une série de très belles passes, un trois-quarts anglais s'échappe et pénètre dans les lignes du Racing, où, seul, l'attend l'arrière Martinet

Sortie de mêlée. — La passe au trois-quarts est faite par le demi. Le trois-quarts rate et est mis en tenu.

Une touche. — Les hommes du Bristol Wanderers et du R. C. F. se marquent avec précision.

LA CHASSE AU RENARD A PAU

A la queue des chiens.
Les veneurs, au trot de leurs vaillants chevaux, vont « à la queue des chiens » à l'endroit désigné pour l'attaque.

Il est peu de villes de France aussi « sportives » que Pau; c'est que cette charmante et très agréable station d'hiver reçoit chaque saison la visite de nombreux sportsmen d'outre-Manche, sans compter ceux — nombreux aussi — qui ont fait de Pau leur résidence habituelle. Ce sont ces sportsmen anglais qui ont importé dans le midi de la France le « foxhunting », ces chasses au renard qui sont plus du « sport hippique » que de la vénerie.

A peine nos équipages de cerfs ou de chevreuils ont-il sonné leurs premiers hallalis que le « Pau Foxhounds » fait sa première sortie. C'est en général vers le 12 novembre — peut-être en souvenir du 12 août d'Angleterre qui marque, que l'année soit bonne ou mauvaise, le commencement de l'année cynégétique — qu'a lieu l'ouverture, l' « opening day ».

Pour suivre les chasses de Pau, il faut être spécialement entraîné, car les laisser-courre sont très mouvementés et il faut souvent « à la queue des chiens » franchir des obstacles qui laissent loin derrière eux ceux autrefois réputés très durs de la Croix-de-Berny; de plus, l'équipage sort quatre fois par semaine, quand nos équipages de cerfs et de chevreuils sortent en moyenne trois fois par quinzaine.

Les veneurs de la vieille école, les de l'Aigle, les de Chazelle, les de Chabot, les de Chambray, les Dorlodot, les de Songeons, pour ne citer que ceux-là, se refusent à considérer comme « chasses à courre » les chasses au renard de Pau ou d'Arcachon. C'est que, la plupart du temps, pour ne pas dire toujours, les « animaux de chasse » ne connaissent pas le terroir, ce sont des « bêtes de boîte », c'est-à-dire des animaux pris un peu partout et qui sont lâchés au nez des chiens quelques minutes avant... l'attaque. C'est donc plutôt un rallye dans lequel le « paper » est remplacé par une bête vivante qui file un peu au hasard, et cherche à se dérober à la poursuite des chiens.

Au rendez-vous, à Saint-James.
MM. le duc de Brissac, Thorn et Cramail viennent aux renseignements; le « master of hounds » donne aux veneurs des indications sur la chasse qui va avoir lieu.

Suivre pendant une saison régulièrement les chasses du « Pau Foxhounds » équivaut pour un sportsman à un brevet d'excellent cavalier; du reste, nombreux sont ceux que nous voyons encore, ou que nous avons vus disputer des épreuves à Auteuil, à Colombes ou à la Croix-de-Berny, et qui ont débuté aux chasses de Pau ou d'Arcachon ; d'autres sont des fervents du Polo, autre sport qui demande une habitude très grande et une connaissance parfaite du cheval.

Citerai-je les noms de M. Ridgway — qu'un accident éloigne cette année des chasses de Pau — M. le baron d'Este, M. Thorn, le baron Lejeune, M. Forbes-Morgan, M. I. de Gontaut-Biron, M. Cramail, etc., etc. ?

L'équipage est très régulièrement organisé; il se compose de 100 chiens de pur sang anglais; il prend chaque année 150 à 200 renards; sa résidence est à Morlaas, près de Pau.

Il est suivi par quatre hommes montés, et sa tenue est l'habit rouge.

PAUL MÉGNIN.

(Cl. de Mlle Prévotat.)

Le départ pour la chasse.
Le départ, aux chasses de Pau, conserve un caractère spécial et très anglais; en tête, le piqueur; derrière lui, les veneurs et officiers, puis les voitures se rendent au chenil, d'où a lieu, en général, le départ pour l'attaque.

LA CHASSE AU RENARD A PAU

Avant l'attaque.

Les chiens sont sortis du chenil; ils sont même découplés, contrairement à ce qui se pratique dans les équipages de cerf ou de sanglier. Les piqueurs les conduisent au lieu de l'attaque.

Le renard est passé.

Les chiens ont attaqué; le renard a pris de l'avance et, s'excitant mutuellement, les veneurs, au galop, s'efforcent de ne point lâcher la meute, afin d'être présents à l'hallali.

LE CRITÉRIUM DE L'HEURE MARCHE

Fantou,
vainqueur du Critérium, couvrant, dans l'heure, 11 *kil.* 987 *m.*

Le départ du Critérium de l'heure marche, organisé par les *Sports*.

Le Critérium de l'heure marche organisé dimanche dernier sur la piste de Gentilly par notre confrère les *Sports* a obtenu le plus vif succès. Une sélection de six marcheurs avait été faite par notre confrère. Les six concurrents choisis étaient : Fantou, recordman de l'heure marche; L. Pouget, E. Figniez, E. Defaye, Decrombecque et David. Ce dernier, indisposé, a dû déclarer forfait au dernier moment. La victoire est revenue au champion Fantou, qui, une fois de plus, a prouvé qu'il était de façon indiscutable le meilleur des meilleurs. Il eût certainement battu son propre record, s'il n'avait eu à lutter si longtemps contre le vent violent qui soufflait dimanche. Fantou a néanmoins battu quinze records français, entre autres celui de la demi-heure. Il a couvert dans l'heure 11 kil. 987 m. Derrière lui, Pouget, Figniez, Defaye et Decrombecque se sont classés dans cet ordre.

Si Fantou a remporté une victoire facile, par contre, la lutte pour les autres places a été acharnée. Defaye, moins rapide, est le premier lâché, tandis que Pouget et Figniez luttent pour le second prix. Le vainqueur de Bruxelles-Anvers prend un moment l'avantage sur Pouget, mais le champion du C. A. S. reprend bientôt l'avantage.

L. Pouget,
deuxième du Critérium, couvrant, dans l'heure, 11 *kil.* 562 *m.*

LE PRIX MASSILLIA A MARSEILLE

La gagnante du Grand Steeple de Marseille
(Prix Massillia. — 12.000 fr. — 4.000 m.)
Etincelle II, *par Toujours et Eglantine II. Propriétaire et entraîneur, M. L. de Romanet; jockey, Nore.*

Le saut de la rivière, dans le Prix Massillia.
Coral et Parent sautent en tête; derrière viennent Mesplède, Etincelle II, Esperanza et Cymbalier, puis Goès, et enfin Ilus, le gris, de M. Liénard et Vespetro.

Ce ne fut ni un outsider ni un favori qui gagna le Grand Steeple de Marseille. On n'osait guère compter sur cette Etincelle II, une fille de Toujours, le même étalon qui a donné Violon, bien que ses performances précédentes fussent très honorables; mais la pouliche de M. de Romanet était presque une débutante sur les gros obstacles, et elle avait affaire à forte partie : à Coral, Cymbalier, Ilus II, de vieux routiers.

Au commencement de la saison dernière, le gentleman-entraîneur amena à Auteuil quelques bons hurdle-racers, entre autres cette Etincelle II, qui vient de remporter sur Coral, Cymbalier, Parent, Goès, Laboureur, Ilus II et sept autres concurrents une belle et assez facile victoire. Nous reverrons à Auteuil la fille de Toujours, et elle aura peut-être une plus belle et plus glorieuse carrière que Gilette.

FRANC PICARD.

Au paddock de l'hippodrome de Marseille.
M. L. de Romanet, propriétaire et entraîneur d'Etincelle II; M. le comte de la Tour du Pin, propriétaire d'Atlihuayen, et l'entraîneur Ch. Bariller.

LE MATCH JACQUELIN-BRUNI-POTTIER

RENÉ POTTIER, sur sa bicyclette Peugeot, vainqueur du match Jacquelin-Bruni-Pottier.

C'est avec un vif plaisir que les sportsmen ont vu, ces temps derniers, revenir en faveur l'entraînement humain qui donne le spectacle de luttes vraiment athlétiques dont les motocyclettes nous avaient fait perdre l'habitude. On l'a bien vu dimanche dernier encore, au Vélodrome d'Hiver, où la course entre Pottier et Bruni a enthousiasmé le public.

Une fois de plus, Pottier, favorisé, il est vrai, par la chute de Bruni à la fin, comme il l'avait été par l'abandon de Jacquelin au début, a triomphé. Décidément, l'ex-amateur est un vrai champion de la spécialité. Il convient de remarquer, en effet, qu'il n'a pas été battu depuis la « renaissance » des courses avec entraînement humain, l'automne dernier.

LA COURSE DEHLI-BOMBAY

Les « Reliability-Trials » de Dehli-Bombay. (Photo Stewart.)

Les concurrents à l'arrivée de l'étape d'essai de Kalezan, à 40 milles de Bombay.

L'INDUSTRIE française vient de triompher une fois de plus. Elle a triomphé cette fois dans une épreuve organisée à plus de 20.000 kilomètres de Paris, dans la course de Dehli à Bombay que la Motor Union of Western India a fait disputer sur un parcours de 1.400 kilomètres. L'épreuve se courait en huit étapes.

De Dehli à Agra, 128 milles (26 décembre),
D'Agra à Cwalior, 71 milles (27 décembre),
De Cwalior à Goona, 127 milles (28 déc.),
De Goona à Sarangpur, 94 milles (29 déc.),
De Sarangpur à Indore, 74 milles (30 déc.),
D'Indore à Dhulia, 145 milles (31 déc.),
De Dhulia à Nasik, 97 milles (1er janvier),
De Nasik à Bombay, 147 milles (2 janvier).

Vingt et une automobiles ont pu terminer le parcours et, parmi elles, on doit citer en premier lieu une 12-chevaux Darracq et une 6-chevaux Wolseley qui, de fait, n'ont pas eu à s'arrête une seule fois.

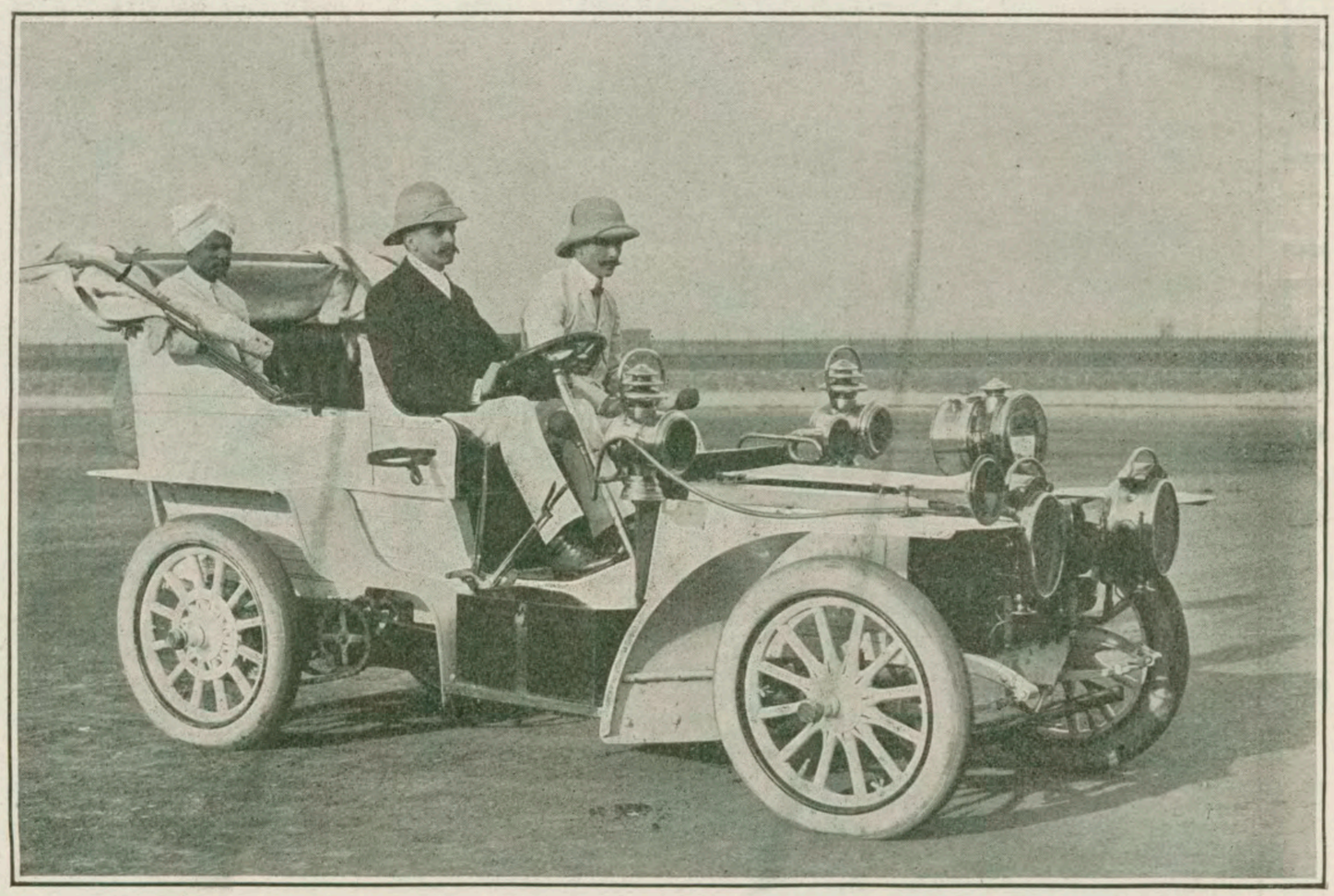
Il y avait un prix, la « Coupe du Maharaja de Gwalior », destiné à la voiture couvrant la distance le plus économiquement. Ce prix est revenu à une voiture Speedwell.

Il y avait aussi un prix pour la voiture offrant le plus de confort ; c'était Gaienwar's Cup. Cette coupe a été remportée par une 24-chevaux Dietrich.

Ce n'est pas tout. Un prix réservé à la voiture « pouvant être conduite le plus facilement, ne faisant pas de bruit et ayant le moins de trépidation », a été attribué à une Fiat.

Quant à la Coupe du Maharaja de Mysore, réservée à la voiture qui arrivait au but dans la meilleure condition, et la Coupe du Raja de Kapurthala, elles ont été décernées à des de Dion.

Enfin, la Coupe de M. Jevemiah Lyon, destinée à la voiture coûtant moins de 12.500 francs et présentant le plus de garanties, a été donnée à une Darracq.

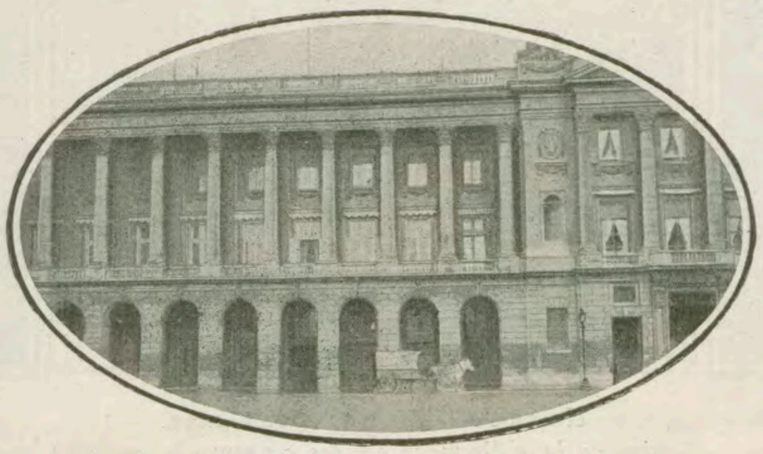


La voiture De Dietrich, gagnante de la Coupe du Gaïenwar de Baroda. (Photo Stewart.)

L'épreuve Dehli-Bombay était un véritable « trial », organisé comme les épreuves analogues qui ont eu tant de succès en Angleterre. Elle comportait huit étapes, et un classement basé sur l'état de la voiture à l'arrivée, la régularité, la consommation. La 24-chevaux Dietrich, conduite par M. Sorel, a gagné la Coupe attribuée à la voiture ayant eu le plus grand nombre de points dans l'ensemble de l'épreuve.

OU LOGENT LES SOCIÉTÉS SPORTIVES

Un de nos grands confrères quotidiens, le Matin, *qui déjà s'est occupé, avec un succès considérable, des questions sportives, a pris dernièrement l'initiative d'une requête aux communes. Il s'est demandé pourquoi les sociétés sportives qui réunissent aujourd'hui, au total, un nombre formidable de membres, ne jouissent pas des privilèges accordés à des groupements de toute nature beaucoup moins importants, et il a réclamé de la générosité, et aussi de la justice des Conseils municipaux, qu'au moins un terrain fût mis à la disposition de leurs administrés qui voulaient se livrer à des exercices sportifs. En publiant ici les photographies des sièges sociaux de quelques-unes parmi les principales des sociétés parisiennes, en les commentant en quelques mots, la* Vie au Grand Air — *qui ne saurait que s'associer à la requête du* Matin — *fera ressortir de façon saisissante à quel point les sociétés sportives sont dignes des encouragements matériels.*



L'Automobile Club de France.

Place de la Concorde, un palais de milliardaires. Gaz, eau, électricité à tous les étages. Salles de douches et billards. Personnel stylé. Jardin suspendu. Salons de repos. Malgré une installation admirablement comprise, ce club ne peut arriver à réunir une équipe de football. On n'y saute pas non plus à la perche.

LAISSONS de côté pour un instant le Touring, l'Automobile Club de France le Stade, le Racing, et quelques autres sociétés riches. Leurs membres sont les heureux du sport. Fortunés séparément, pour la plupart; ayant au moins la chance rare de pouvoir acquitter une cotisation importante, chaque année, ils jouissent de la quantité d'avantages matériels réservés à ceux qui possèdent et qui payent. Nul ne saurait leur reprocher. Ils ont des salons de jeu et de repos ; ils sont servis à souhait par un personnel stylé. Ils ont des cabines, des salles de bains, de douches et de rafraîchissements. Dans quelque état qu'ils arrivent à leur société, fatigués, affamés, assoifés, en quête de calme ou d'activité, ils y trouvent tout ce qui leur est nécessaire pour réaliser leurs désirs. Ils en profitent, et c'est tant mieux ; on les jalouse aussi un peu, et c'est aussi tant mieux, car la jalousie engendre quelque part, elle s'est réalisée en partie, on ne fait rien ou peu de chose pour en encourager son développement normal. Parfois on l'entrave.

Je me rappelle un cocher de fiacre qui, l'été dernier, me promenant dans Edinburgh, un samedi après midi, m'arrêtait systématiquement à tous les endroits où on jouait au football. Devant les casernes où les soldats jouaient, il m'expliquait : « X^e^ régiment de lanciers. Les hommes rangés au fond sont les ivrognes punis. Ils sont condamnés à regarder la partie sans y prendre part. » Plus loin, au hasard des terrains, où les ouvriers en congé disputaient des matches sur des terrains autour de la ville, il jargonnait : « Tous les samedis, ils viennent jouer ici. Ce sont les ouvriers de l'usine X... et de la manufacture Z... » Et comme, à la fin, je lui demandais pourquoi il m'arrêtait toujours devant les joueurs de football, il me répondit simplement : « C'est parce que c'est la chose qui doit le plus étonner un Français ! » Je laisse la philosophie de la réponse à ceux qui en ont le temps. Mon cocher était peut-être un ancien étudiant d'Oxford. Tout de même, il résumait d'un mot la différence entre nos voisins et nous. D'un côté, la certitude, la régularité, la tranquillité ; de l'autre, rien. Ne nous livrons pas au petit jeu des comparaisons, constatons simplement.

J'arrive, documents en mains, et les photographies reproduites ici sont d'une douce ironie. Presque toutes les sociétés sportives parisiennes et des milliers de corps, l'idée sportive en France sommeille. Non seulement beaucoup d'encouragements autorisés lui manquent pour se développer, mais encore, lorsque l'envie de faire mieux, pour atteindre et égaler ce qu'on n'a pas.

Tout de même, les privilégiés du monde du sport sont une minorité. On étonnerait beaucoup de gens en leur représentant que si l'Automobile Club de France compte quelques centaines de membres, il y a plus de cent mille joueurs de football association en France, constitués pour la plupart en groupements réguliers ; il y a par paquets des coureurs à pied, des patineurs, des marcheurs, etc., etc.; il y a, en outre, une quantité formidable de jeunes gens qui sont prêts à augmenter tout à coup d'une façon prodigieuse le nombre des sportsmen inscrits en société, le jour où ces sociétés auront reçu un encouragement officiel qui consolide un peu leur existence, plutôt précaire.

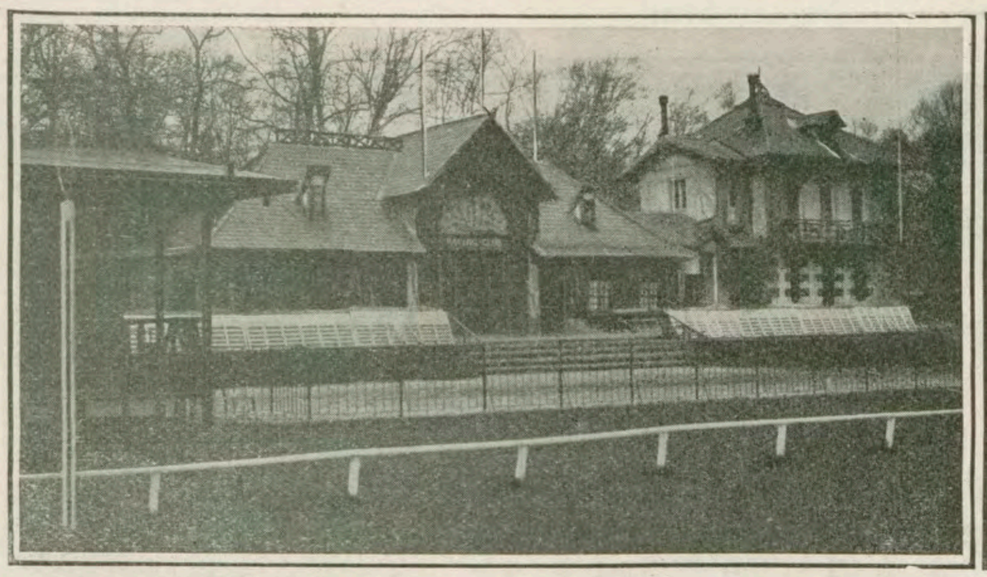
Et pourtant, ainsi répandue dans des milliers

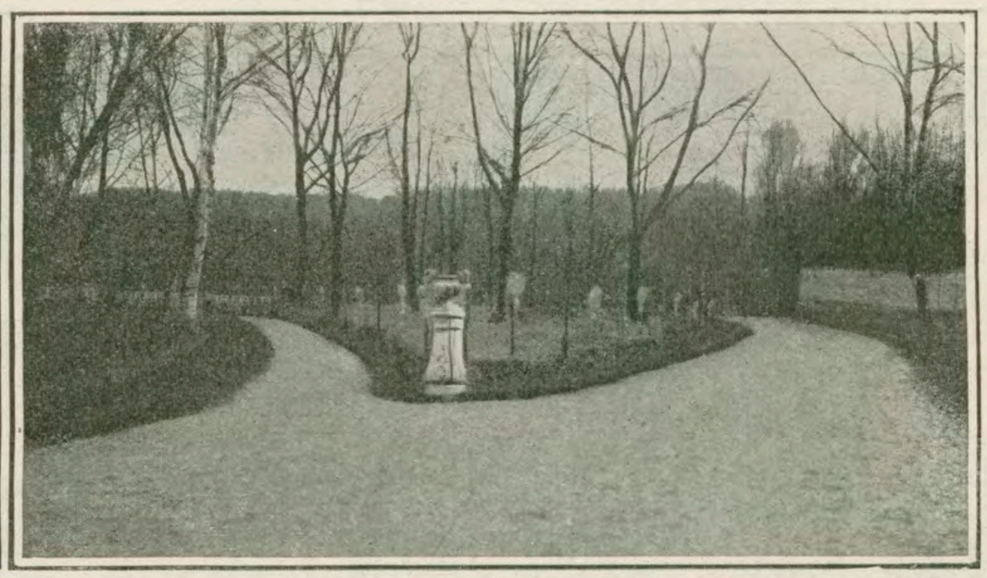
Le Touring Club de France.

Plus riche que les Humbert, dont il acheta l'hôtel. N'a pas cent millions hypothétiques, mais aura cent mille membres réels.

Le Club des Patineurs.

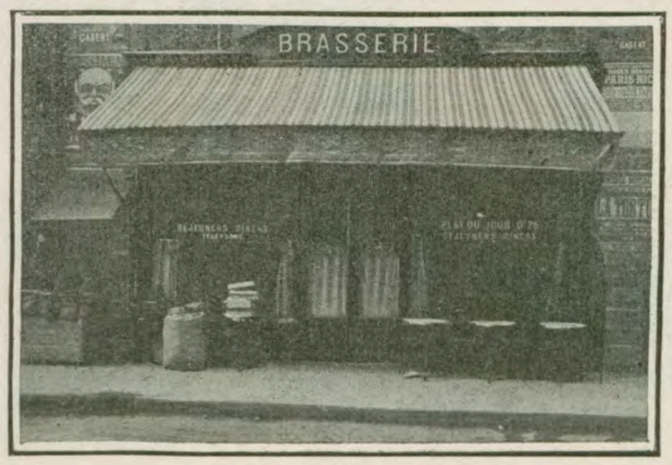
Place de la Bourse. Macadam dans la rue, comme champ d'entraînement. A l'intérieur, on peut se déshabiller.





Le Racing Club de France.

Voilà le chalet nécessaire que devraient avoir tous les clubs. Le Racing a raffiné. A l'organisation intérieure, parfaite, il a ajouté l'élégance de l'extérieur.

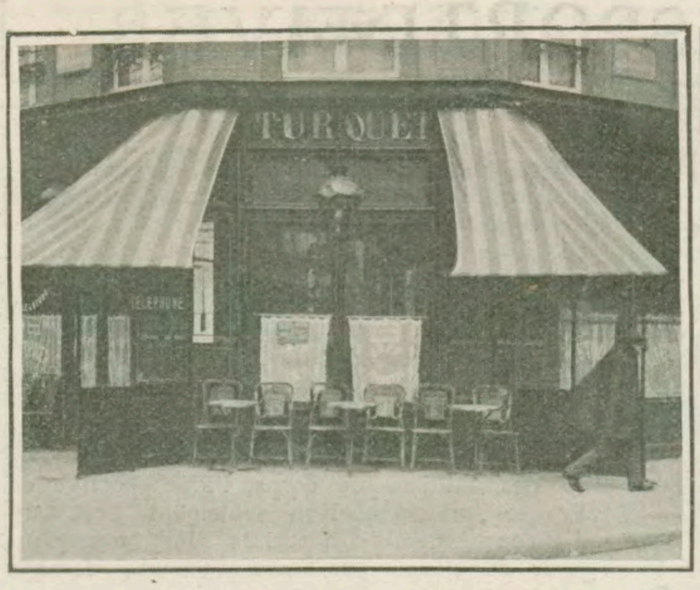


L'Union Athlétique du 1^er^ Arrondissement.

Café de la petite bourse, rue de Richelieu. Marrons à volonté en hiver. On peut aussi se chauffer au brûloir. Le sourire de la marchande complète l'organisation.

Le Stade Français.

Un coin du parc, à Saint-Cloud. Le Stade est maintenant aussi riche que le Racing. Il s'est offert un chalet, des pelouses, des barricades. Le Pactole a coulé à ses pieds.



Les Etudiants en médecine.

Siège social : café Turquetty, boulevard St-Germain, en face le théâtre Cluny. Courtoisie exquise, mais seul le billard peut servir de lit de repos, et la pompe à bière de pomme à douche.

Union Athlétique Clodoaldienne.

Texier, ou la « Providence » des coureurs de cross du parc de St-Cloud. Ici, déjà, l'organisation se perfectionne. Le salon pour noces sert de vestiaire, et il y a une pompe sous les bosquets.

Hockey-Club de Paris.

Café Vezard, 1, rue Bonaparte. Consommations de premier choix. Carreau à terre et zinc sur le comptoir parfaitement luisants, pour répétitions de hockey sur la glace.

— les plus importantes par le nombre de leurs membres — ont leur siège social fixe chez des marchands de vins. Et l'on dit que le sport est ennemi de l'alcool!

Notez qu'actuellement les marchands de vins qui prêtent généreusement leur salle de billard ou le « salon pour noces, 40 couverts »; aux membres de ces sociétés, doivent être considérés, pour l'obligeance qu'ils déploient envers eux, comme des bienfaiteurs du sport. Malgré tout, c'est un peu pauvre. Les hommes arrivent là, flapis, suant, soufflant, claqués; ils ne trouvent à leur disposition pour se soigner que le maigre appareil d'une bonne volonté incompétente. Et les portes s'ouvrent, et les courants d'air circulent, sur les dos privés de maillots et couverts de sueur, et la moindre planche à pain est absente où s'allongerait l'homme claqué qu'un simple massage amical remettrait sur pied.

Société de Longue Paume de Paris.

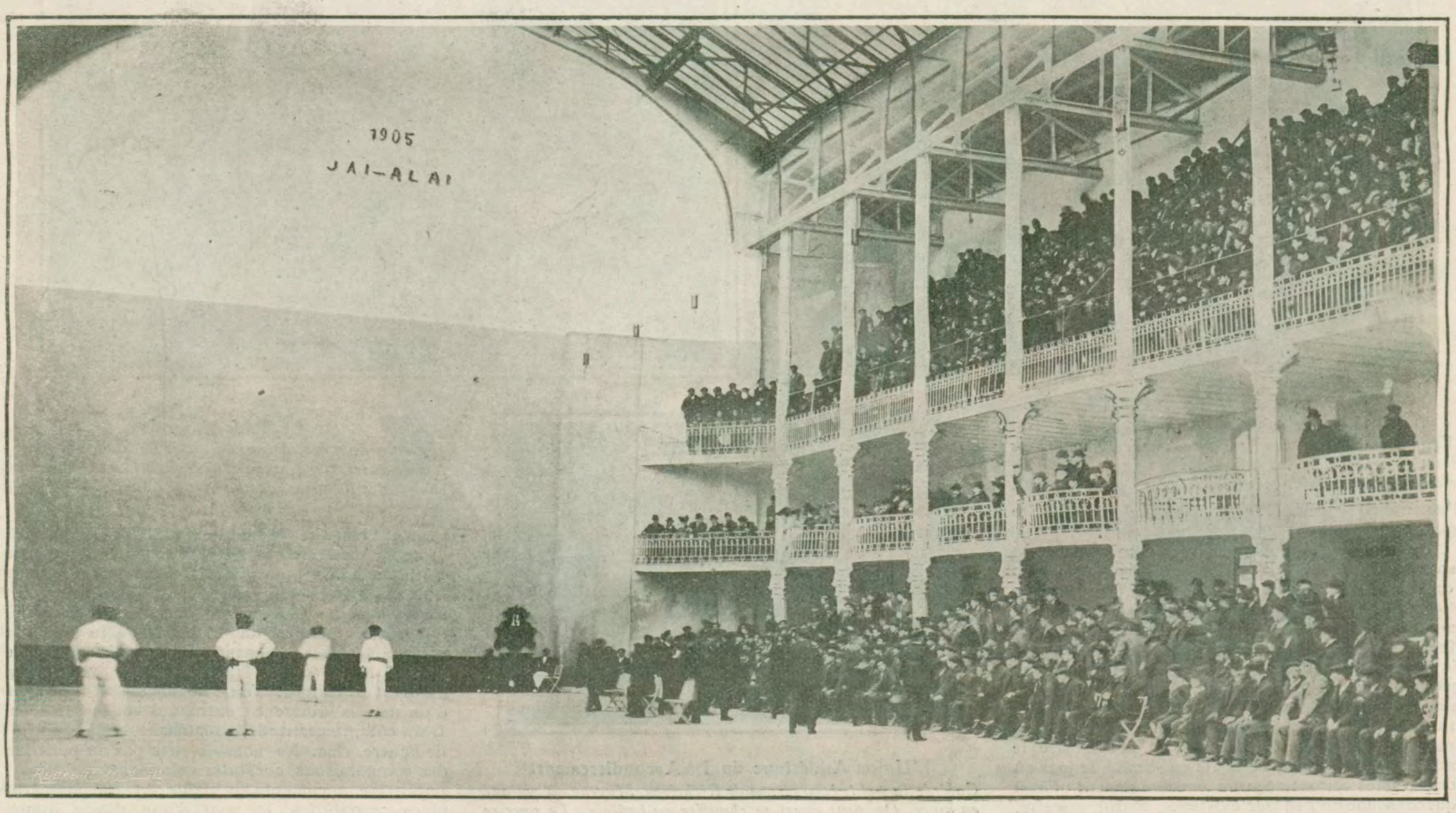
Siège social : au jardin du Luxembourg, dont ci-dessus la photographie très fidèle. Un châlet minuscule mais très bien aménagé.

Que si le siège social n'est pas un débit, la plus aimable fantaisie règne. C'est un horloger, un boulanger, n'importe quoi.., qui se trouve aussi près que possible — parfois au diable — du terrain ou simili-terrain de jeu et de course. Dispensez-moi de parler des terrains.

Alors, on comprend l'envie de certaines sociétés peu riches pour d'autres plus fortunées. Leurs membres se rencontrent dans les mêmes matches, luttent dans les mêmes courses, et tandis que les uns bénéficient de la tranquillité et du confort nécessaires à un entraînement régulier et progressif, les autres lamentablement travaillent en silence, loin de tout ce qui est utile aux soins de la santé d'un homme à l'entraînement.

ANDRÉ FOUCAULT.

LE NOUVEAU FRONTON DE SAINT-SÉBASTIEN



Le nouveau fronton de Saint-Sébastien.

On vient d'inaugurer à Saint-Sébastien un fronton de pelote basque couvert, très vaste. Construit avec un grand luxe, ce fronton est éclairé à la lumière qui permettra de jouer le soir. La partie d'inauguration entre les pelotaris Chiquito de Azcoitia e Urcelay contre Baltazar et Tacolo, fut superbe et se termina par la victoire des bleus

NOS CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 24 RÉSULTATS

LE MATCH INTERNATIONAL DE BOXE

Malgré le delai bien court accordé pour notre concours n° 24, un très grand nombre de réponses ont été reçues. Et la lutte entre les pronostiqueurs a été si acharnée qu'elle s'est terminée par un triple « dead-heat » !

Rappelons qu'il s'agissait de nommer l'équipe victorieuse du match de boxe du 17 décembre et également les noms de ceux de ses équipiers qui gagneraient leur match. Or, c'est l'équipe anglaise qui a triomphé avec MM. Douglas, Horner, Sparks, Hearsay et Murdock.

Comme nous venons de le dire, trois concurrents ont pronostiqué exactement ces résultats detaillés. Nos concours ne comportant que deux prix, un tirage au sort a été nécessaire. C'est **M. René Loubière, à Tonneins (Lot-et-Garonne)**, qui est sorti en tête s'attribuant ainsi les 50 francs du premier prix, tandis que les 25 francs du second prix reviennent à **M. Rousseau, 122, Chemin du Petit-Bois, à Talence (Gironde)**.

Le « dead-heater » malheureux, M. J. Boyd-Niel, 28, rue du Bocage, à Bordeaux-Caudéran, est naturellement qualifié pour le Concours d'Honneur ainsi que les pronostiqueurs dont les noms suivent :

Cubeyne (Bordeaux). — De Creux (Paris). — Laffont (Montpellier). — Paul Mariage (Gournay-en-Bray). — Rousseau (Talence). — Douville (Le Barré). — Hag (Saint-Denis). — Charier (Paris). — Fricker (Villeneuve-sur-Yonne). — Griffon (Saint-Denis). — Bodin (Arras). — Faure (Paris). — Pinot (Bussang). — Lallement (Paris). — Marcel (Paris). — Mauvisseau (Paris). — Gastine (Boulogne). — Poulain (Paris). — Papin (Alençon). — Guilé (Nantes). — Franck (Lisieux). — Damoille (Méru). — Cornet (Billancourt). — Lury (Paris). — Trarbach (Paris). — M. et G. Rampazzi (Paris). — Sottel (Paris). — Ferrand (Paris). — Courtois-Suffit (Paris). — Vallée (Pré-Saint-Gervais). — Debongnie (Paris). — Mogd-Nul (Bordeaux-Cauderan). — Lefer (Paris). — Rickli (Paris). — Hensler (Paris). — Proux (Paris). — Palmaro (Menton). — Combes (Nîmes). — Max Orlan (Liège). — Michel (Lille) — Nérisson (Tours). — Bourde (Get). — Berteville (Allemagne). — Marsang (Menton). — Ribot (Fresnay-sur-Sarthe). — Masson (Nantes). — Harel (Boissey-le-Chatel). — Jamar (Erquelinnes). — Gasner (Pontoise). — Le Cann (Aubervilliers). — Guérin (Tours). — Leroy (Gournay-en-Bray). — Louis Mariage (Gournay-en-Bray). — Edouard Garcin (Marseille). — Pelaquier (Nîmes). — Scellier (Nîmes). — Giovandli (Menton). — Mauermann (Menton). — Julian (Castelsarrasin). — Courbet (Nîmes). — Fury (Monaco). — Pressac (Orléans). — Moisar (Menton). — Fontés (Limoges). — Garcin (Marseille). — Yvan Turmeau (Tours). — Deguingue (Compiègne). — Flament (Hautmont). — Garnier (Tours). — Blanchet (London). — Clément (Toul). — Perrichon (Lyon). — Leduc (Fresnay-sur-Sarthe). — Douzain (Toul). — Peulaquier-Villaret (Nîmes). — Salles (Nîmes).

CONCOURS N° 25 RÉSULTATS

DEVINEZ LES MARQUES DES CAPOTS

Le succès de ce concours a été au-dessus de tout ce que nous attendions, et le nombre de résultats exacts si grand, que nous avons dû procéder à un tirage au sort pour désigner les gagnants.

Les marques des capots étaient : 1. Renault frères. — 2. Clément-Bayard. — 3. Mercédès. — 4. de Diétrich. — 5. Serpollet. — 6. Hotchkiss. — 7. Mors. — 8. Gillet-Forest. — 9. Richard-Brasier.

Le premier prix de cinquante francs en espèces a été attribué à **M. C. Nanterme**, 7, rue Thomassin, à Lyon.

Le second prix de vingt-cinq francs revient à M. J.-E. Ménard, 16, rue de la Bourse, à Saint-Etienne (Loire).

Voici, d'autre part, la liste des concurrents que le tirage au sort a qualifiés pour le Concours d'Honneur.

Paston (Paris). — Dreyfus-Stern (Neuilly-sur-Seine). — Poupinel (Paris). — Gira (Paris). — Rouillon (Charente). — Gazana (Paris). — Clausier (Paris). — L. Gaubert (Paris). — J. de Lafon-Boutary (Tarn-et-Garonne). — Albert Fournier (Paris). — Bainier (Pau). — Tabourot (Paris). — Guilton (Paris). — Daillier (Paris). — Camus (Paris). — Roger-Courtois (Paris). — H. Ouvré (Paris). — Delorme (Tours). — Boringe (Paris). — Duloit (Liège). — Pellerin (Eure-et-Loir). — Perot (Paris). — Bourdon (Gueures). — Devellenne (Amiens). — Parquement (Paris). — Valleraut (Paris). — Lheureux (Amiens). — Perrot (Lyon). — Stoelin (Sainte-Marie-Kerque). — Daydé (Paris). — Broca (Paris). — Cuisin (Paris). — Lacaussade (Paris). — Dr Mayer (Paris). — Tribouillard (Chelles). — Poussineau (Paris). — Joffroy (Paris). — Van Kempen (St-Omer). — Scheitler (Paris). — Commelin (Paris). — Chapart (Paris). — Tixier (Paris). — Denfert-Rochereau (Paris). — Lévy (Paris). — Mœrman (Bruxelles). — Ducouté (Paris). — Bonnard (Haut-Colombier). — Baudrihaye (Liège). — Dayez (Levallois-Perret). — Marcelle (Paris).

CONCOURS N° 26 CLOTURE

LE PRIX LEMONNIER

Il est encore temps de prendre part à notre concours n° 26, consacré au sport pédestre et portant sur le Prix Lemonnier qui va mettre aux prises, dimanche prochain, sur le parcours Versailles-Paris, les meilleurs pédestrians amateurs. Comme cette importante épreuve comporte un classement par équipes, nous prierons nos lecteurs de répondre aux deux originales questions suivantes :

1° **Quel sera le club premier du classement par équipes ?**

2° **Quelle sera la place du dernier classé des membres de cette équipe victorieuse ?**

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos **Vendredi prochain**, c'est-à-dire que, pour être qualifiées, les cartes postales doivent porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs** en espèces.

CONCOURS N° 27 NOUVEAU

L'ACADÉMIE DES SPORTSMEN

Ainsi qu'une lettre de notre directeur adressée à l'*Auto* l'a déjà fait savoir, notre concours suivant aura pour sujet l' « Académie des Sportsmen », projet dû à notre confrère quotidien, et qui consiste à fonder une sorte de « Compagnie » dans le genre de la grande Académie, mais uniquement consacrée aux choses sportives.

L'idée en elle-même a été jugée excellente par tous, mais son côté délicat consiste dans la formation de la docte assemblée. Aussi avons-nous songé à convier nos lecteurs à donner leur avis par une sorte de plébiscite organisé sous forme de concours. Il s'agirait donc, pour les pronostiqueurs, de désigner les quarante sportsmen qu'ils estiment les plus qualifiés pour former semblable réunion.

Le vainqueur du concours sera naturellement celui dont la liste se rapprochera le plus de la liste idéale, dressée d'après la majorité des réponses. Un prix unique, soit **cent francs en espèces**, sera affecté à ce concours.

Suivant la tradition, toutes les réponses doivent nous parvenir par cartes postales exclusivement. Le concours sera clos le **vendredi 20 Janvier**, c'est-à-dire que, pour être qualifiées, les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Nous tenons à bien spécifier : 1° que les quarante élus ne doivent pas être divisés en sports différents, la liste devant comporter tout simplement quarante noms de personnalités connues, sans distinction des sports qu'ils pratiquent ou encouragent ; mais il est urgent, pour que les quarante élus puissent vraiment former l'Académie des Sportsmen, que les pronostiqueurs choisissent leurs élus dans tous les sports ; 2° qu'aucune liste préparatoire de candidats n'a été dressée par nous, ceci afin de laisser la plus entière liberté aux pronostiqueurs de notre concours, dont le but est, en somme, de fournir une liste sérieuse, désignée par de nombreux suffrages sportifs à l'attention de notre confrère l'*Auto* ; 3° que ce ne sont pas des noms d'athlètes ni de grands champions que nous désirons, mais des noms de propagateurs de l'idée sportive, de personnalités du monde de tous les sports : automobile, cyclisme, athlétisme, hippisme ; des noms de littérateurs ou de journalistes ayant aidé depuis de longues années au triomphe de l'idée sportive ou ayant réussi par leur talent et leur activité, à diriger l'opinion publique dans la bonne voie.

POUR NOS ABONNÉS

Rappelons que tout gagnant d'un de nos concours, s'il est abonné à la *Vie au Grand Air*, aura droit, en plus de son prix, à une collection d'une année de *Femina* ou de *Musica*, à son choix.

Nos pronostiqueurs abonnés sont donc invités à indiquer, sur les cartes postales qu'ils nous envoient, le numéro de leur bande d'abonnement, ainsi que la publication qu'ils préfèrent recevoir (*Femina* ou *Musica*), au cas où ils seraient déclarés vainqueurs.

Tous les Papas assurent leur tranquillité en achetant la

JOIE DES ENFANTS

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le Lardon Michelin, si précieux pour réparer instantanément les chambres à air que le fatal clou a rencontrées, est maintenant, grâce à un nouveau perfectionnement, d'un emploi extrêmement commode. La pince, dont quelques chauffeurs trouvaient l'emploi un peu difficile, est remplacée par un outil tubulaire qui rend extrêmement pratique la pose du Lardon.

Nous en donnons ci-après le mode d'emploi :

Après avoir trouvé la perforation, choisir la grosseur qui convient le mieux à la blessure. Les fils de 4 millimètres conviennent pour les trous d'épines et les trous de petits clous. Les fils de 6 millimètres peuvent obturer une fente de 4 millimètres de longueur ou un trou de clou de 3 millimètres de diamètre.

Ne pas craindre d'employer un fil trop gros. Plus le fil est gros, meilleure est l'obturation.

Il ne faudrait pas cependant exagérer et vouloir faire pénétrer un fil de 6 millimètres dans un trou à peine visible. En suivant la règle que nous indiquons ci-dessus on évitera tout insuccès.

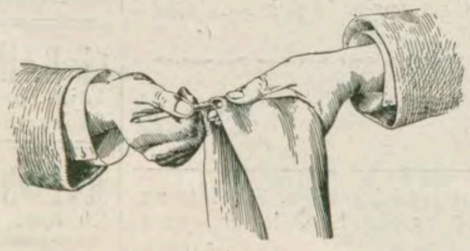


Fig. 1.

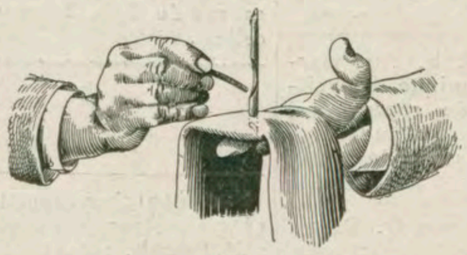


Fig. 2.

Introduire dans la perforation, après l'avoir légèrement humectée de salive, l'extrémité du tube métallique qui correspond à la grosseur du lardon à employer (fig. 1) et enfoncer l'appareil de 15 millimètres environ dans l'intérieur de la chambre à air. Puis, mettre la chambre à air à plat sur la main gauche, de manière que le tube se tienne vertical, maintenu par la paroi intérieure de la chambre à air opposée à la perforation (fig. 2) et, de la main droite, introduire le lardon par l'échancrure du tube jusqu'à ce qu'on sente une résistance, c'est-à-dire jusqu'à ce que l'extrémité du lardon soit en contact avec la paroi intérieure de la chambre à air opposée à la perforation.

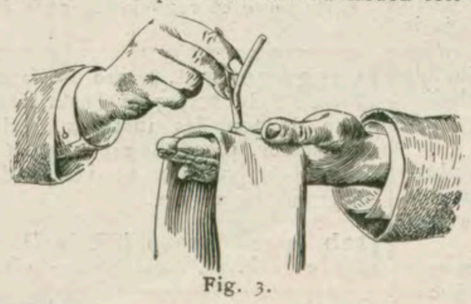
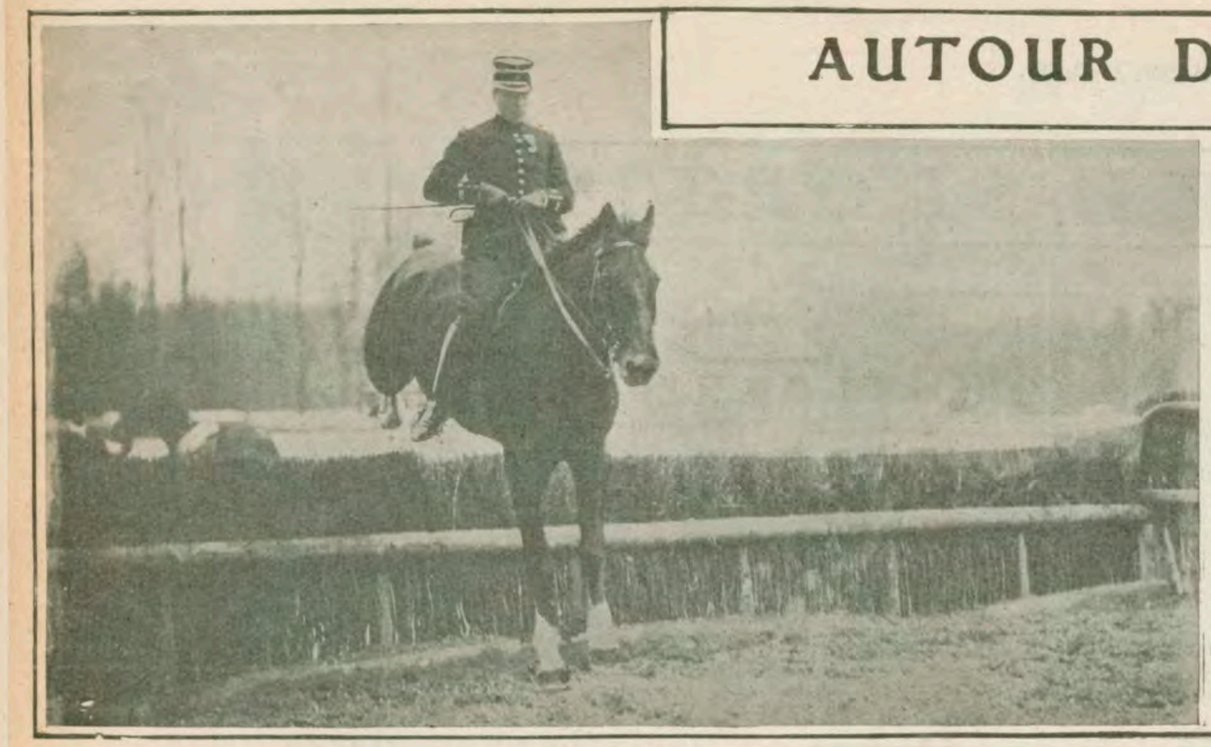


Fig. 3.

Abandonner alors le lardon et saisir l'extrémité libre du tube en écartant le lardon avec l'index (fig. 3), et tirer à soi sans secousse en faisant osciller l'outil pour le dégager. Dès que le biseau commence à sortir, la chambre à air étrangle le lardon et permet le dégagement de l'outil.

Michelin et Cie.

AUTOUR DES SPORTS



Le Prince Murat, qui fut blessé pendant la campagne de Mandchourie.

Les frères Camills-Achills, qui accomplissent actuellement le Tour de France.

NOS ÉCHOS

Hyménée

Nous apprenons le mariage d'un des bons amis de la *Vie au Grand Air*, M. Gaëtan Picon, fils de M. Honoré Picon, chevalier de la Légion d'honneur, avec Mlle Jeanne Ravoire, fille du grand industriel chalonnais, chevalier de la Légion d'honneur. M. Gaëtan Picon est un yachtsman et un chauffeur émérite.

A titre d'ami et de sportsman, nous lui envoyons nos vœux les plus sincères de bonheur.

Toujours Bostock

Nous lisions dernièrement, dans l'un de nos meilleurs quotidiens, cette exclamation d'un camelot : « Un lapin blanc ! Je donne un lapin blanc et vivant à la personne de l'honorable société qui confessera qu'elle n'est pas encore allée chez Bostock ! » Ce cri traduit bien exactement le sentiment public qui ne saurait admettre un instant que l'on puisse vaquer à ses occupations, dormir en paix et élever convenablement sa famille, voire faire du 80 à l'heure, si l'on n'a été passer au moins une soirée à l'Hippodrome. Et, de fait, le brave camelot qui a lancé ce tte offre peu banale par-dessus la tête de ses auditeurs, a gardé son lapin qu'il pourra, à l'occasion, faire frire pour régaler dignement ses convives. Quant aux sportsmen qui ont l'habitude de ne rien se refuser, après les bonnes agapes des victoires vélodromesques ou des randonnées sur nos belles routes, ils ne savent plus terminer leur journée que dans un confortable fauteuil de Bostock, dans lequel ils trouvent à la fois le délassement physique et l'amusement des yeux et de l'esprit.

V. Granter.

Errata

Quelques erreurs se sont glissées dans les mentions figurant sous les clichés des Stands publiés dans notre numéro spécial sur le Salon de l'Automobile.

A ce sujet, la Maison Michelin nous prie d'insérer la lettre de rectification suivante :

« Pour le Stand E. Jacquelin, vous avez indiqué : « Les voitures exposées sont munies de Pneus Dunlop ». Or, sur ce Stand il y a une voiture en Michelin et une en Dunlop.

« Pour A. Godard (Pilain), vous dites : « Les voitures exposées sont munies de pneus Dunlop ». Or, il y a sur ce Stand une voiture sur nos pneus.

« Pour Bayard-Clément, vous écrivez : « Toutes les voitures en Michelin ». C'est également faux. Il y a 4 voitures en Michelin et 4 en Dunlop.

« Pour L. Bollée, vous mettez : « La plupart des voitures en Continental ». Or, il y a 3 voitures sur Michelin et 2 seulement sur Continental.

« Pour le Stand Berliet, vous indiquez : « Tout en « Michelin ». Or, il y a une voiture en Gaulois et 2 en Michelin. »

D'autre part, M Price, directeur de la Maison Dunlop, nous prie de mentionner que toutes les voitures exposées au Stand Roy étaient munies de pneumatiques Dunlop. Sous la photographie du Stand de la « Touricyclette » nous avions également omis de faire figurer cette mention : des 8 voitures exposées au Stand Clément-Bayard, 4 étaient munies de pneumatiques Dunlop, 4 de pneumatiques Michelin.

Finance.

Les affaires n'ont pas repris encore leur ampleur accoutumée. Néanmoins, le marché conserve sa fermeté, ce qui dénote à quel point sont favorables les dispositions de la spéculation.

Il a été dit ici, récemment, que notre place verrait éclore, cette année, beaucoup d'opérations financières. La première va être un emprunt de 100 millions de la Ville de Paris, nécessité par la réduction du prix du gaz. L'émission doit s'effectuer dans la première quinzaine de février. Nous avons donc encore le temps d'y revenir pour donner à nos lecteurs tous les renseignements sur cette affaire. Elle est, nous le savons, du genre de celles qu'ils prisent particulièrement.

C. Levrai.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Assurances sportives

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (2097)

Automobiles

Rochet-Schneider 24 et 35 HP, modèle 1905, livraison février, mars, avril, etc.

Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.

Catalogue et renseignements franco sur demande.

Renault frères 20, 14 et 10 HP, modèle 1905, livraison janvier, février, mars, etc.

Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.

Catalogue et renseignements franco sur demande.

Panhard et Levassor 10, 15, 18, 24, 35 et 50 HP, 1905, livraison de suite ou à bref délai avec ou sans carrosserie.

Adressez vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine ; la maison de confiance par excellence.

Catalogue et renseignements franco sur demande. (2098)

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (2099)

Cab, grand luxe, 9 HP de Dion, 4.000 fr. D. 11, rue du Midi, Neuilly-sur-Seine. (2100)

Double phaéton neuf 10 HP T. Huber, 3.500. Kahn, 11, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine. (2101)

Panhard-Levassor, 16 HP, doub. phaét., occ.
Panhard-Levassor, 16 HP, tonneau, occ.
Renault frères, 10 HP, limousine, occasion.
Dietrich 24 HP, 1903, tonneau fermé, occasion.
Renault frères, 9 HP, tonneau, occasion.
Mors, 19 HP, 1904, tonneau, occasion.
Darracq, 24 HP, tonneau, occasion.
Panhard-Levassor 7 HP, limous. dém. occas.
Vente, achat, échange.

Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques sur châssis ou voitures complètes, neuves ou d'occasion.

Panhard-Levassor, Bayard, Renault Frères.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (2102)

Occasion. Superbe limousine Panhard-Levassor, 12-15 chx. Phénix, carburateur Krebs, remise absolument à neuf. 9.500 francs. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2103)

Occasion. Limousine Renault, 9 chx, 1903, entrées latérales, carrosserie Kellner de luxe, mécanisme et carrosserie entièrement remis à neuf. Prix 7.000 fr. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2104)

Voiture Panhard-Levassor, 24 chx, 1904, châssis 2 m. 40, avec carrosserie grande limousine, entrée latérale, ou sans carrosserie. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2105)

Collections

Collection complète de la *Vie au Grand Air* (manque 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 118) à vendre au plus offrant. Paul, 176, Grande Rue, Sèvres. (2106)

A vendre collection compl. *V. G. A.*, 5 ann. rel., 125 fr. et 1 bicyc Coutre, 65 cm., frein et access, 120 fr. Obrecht, 26, rue Petit-Musc (4e). (2107)

Cours et Leçons

Ecole A. M. Leçons d'automobiles. Prix à forfait. Références gratuites sur les chauffeurs disponibles, 23, rue du Bois, à Levallois (près la porte de Courcelles). (2108)

Divers

J'achète cher diamants, perles fines, bibelots anciens. Henry, expert, 12, rue Le Peletier, entresol. Téléph. 297-21. (2109)

On demande à acheter deux tables de poker d'occasion. Ecrire P. L., 9, avenue de l'Opéra. (121)

Ventes et Locations

On vend à Palerme (Sicile) une villa récemment construite, dans la rue Stabile, n° 122, près l'hôtel des Palmes, avec dépendances et jardin d'étendue de 3.500 m. c. environ, tout compris. Cette villa est un grand bâtiment avec sous-sol, rez-de-chaussée, premier étage et second étage composé de la buanderie et de deux terrasses. En tout 42 pièces. L'autre bâtiment contient l'écurie, la remise, le logement pour cocher et concierge, des magasins et un pavillon avec moteur à gaz. Dans le jardin qui entoure la villa il y a un grand bassin, une serre et un château. S'adresser pour renseignements et photographies de la villa à MM. Daneu et Ce, Via Stabile, 130. (2110)

Officiers Ministériels

Liquidation de la Compagnie Franco-Algérienne. Adj. ét. de Me Fauchey, not. à Paris, 3, rue du Louvre, le 31 Janvier 1905, à 3 heures, de la

CONCESSION de L'EXPLOITATION DE L'AL

sur 300.000 hectares des Hauts-Plateaux, provinces d'Oran (Algérie). M. à p. 250 000 fr. Reprise en sus du ch. de fer de Modzbah à Marhoum. S'adress. Navarre, adm. de Stés, 61, r. des P.-Champs, Pa

VASTE TERRAIN, Xe ARRONDISSEME

près gare Est et pl. République. A vendre ou à lo en totalité ou par lots. Conten. 6.505m. Faç. 12 S'adress. Me Grange, not., 3, boulev. St-Mart

VENTE au Palais de Justice, le 21 Janvier 19 à deux heures.
MAISON A PARIS
QUAI DES ORFÈVRES, 6
Revenu . . . 4.252 francs 90 environ.
Mise à prix . . 50.000 francs.
S'adresser à Mes Collin, 19, boul. de Strasbo Ducaruge, avoués. et Leroy, notaire.

Immeuble **2 HOTELS** rue Euler, 6 (quartier compren. Ch.-Elysées). Ce 307 m. loue 5.600 fr., 1 autre libre. M. à pr. 180.000 fr. Adj. 1 ench. Ch. Not. 24 Janv. Me Legay not., 93, r. St-Laz

PROPRIÉTÉ à Paris, r. Augereau, 25 et pass. Grenelle, 18. Rev. br. 10.164 fr. M. à 65.000 fr. 2e MAISON, r. Augereau, 27. Rev. 5.156 fr. M. à p. 35.000 fr. 3e MAISON aven. de Tourville, M. à p. 50.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. des N 31 Janvier. S'adr. Me Benoist, not., 28, r. de Bon

Adj ét. Brault, not., Neuilly-s.-S., 26 Janv. 1905,
3 MAISONS A LEVALLOIS-PERR
R. Fres-Herbert, 71. Sup. 238m. M. à p. 10.000 fra
R. Gravel, 39 (angle) S. 531m60. Rev. 3.670 f. M. p. 40.0
R. des Arts, 46 (angle). Sup. 572m. Rev. 4.720 f. M. p. 40.0

LE RAINCY (S.-et-O.). Maison de rapp. av. du C de-Fer, 25. R. br. 3.500 f. M. p. 42.00 Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 24 Janvier. S'ad. à Théret, notaire à Paris, 24, boulevard Saint-De

MAISON à Paris, r. du Château, 61. Ce 279m20. R br. 5.274 fr. 40. M. à p. 40.000 f. Adj. s. 1 en Ch. Not., 24 Janv. Me Moreau, not., 76, r. St-Laz

FONTENAY-S-BOIS Propriété r Emile-Roux, 7 354m. M. à p. 10.000 fr. Adj. ench., le 19 Janvier 1905, à 1 h., en l'étude de Chauffriat, notaire à Pantin, 101, rue de Pa

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME POUDRE ESSENCE
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEIN**
Se méfier des Produits artificiels.—SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfum

Le Gérant : Jarrigr.